Abo-Service, 70138 Stuttgart, Postvertriebsstück; Entgelt bez. ZKZ 09114

MOTOR SPORT aktuell

NR. 05 / 12. JANUAR 2022

F1: Interview mit Mick Schumacher

Haas-Wunder dank Frühstart?

Mitmachen und gewinnen!
DIE GROSSE LESERWAHL
1. Preis Peugeot-Scooter Speedfight 4 Sportline
in Kooperation mit LIQUI MOLY KW

Rallye-WM
Neuer Hyundai i20 vorgestellt

Interview mit Casey Stoner
Ist Ducati 2022 reif für den Titel?

Deutschland € 2,70
A € 3,00 · CH sfr 4,30
B, NL, LUX € 3,20
4 190525 902708 05



Rallye Dakar
Al-Attiyah auf dem Weg zum Gesamtsieg



Formel 1: Reglement 2022
Neue Aero-Regeln für mehr Überhol-Action



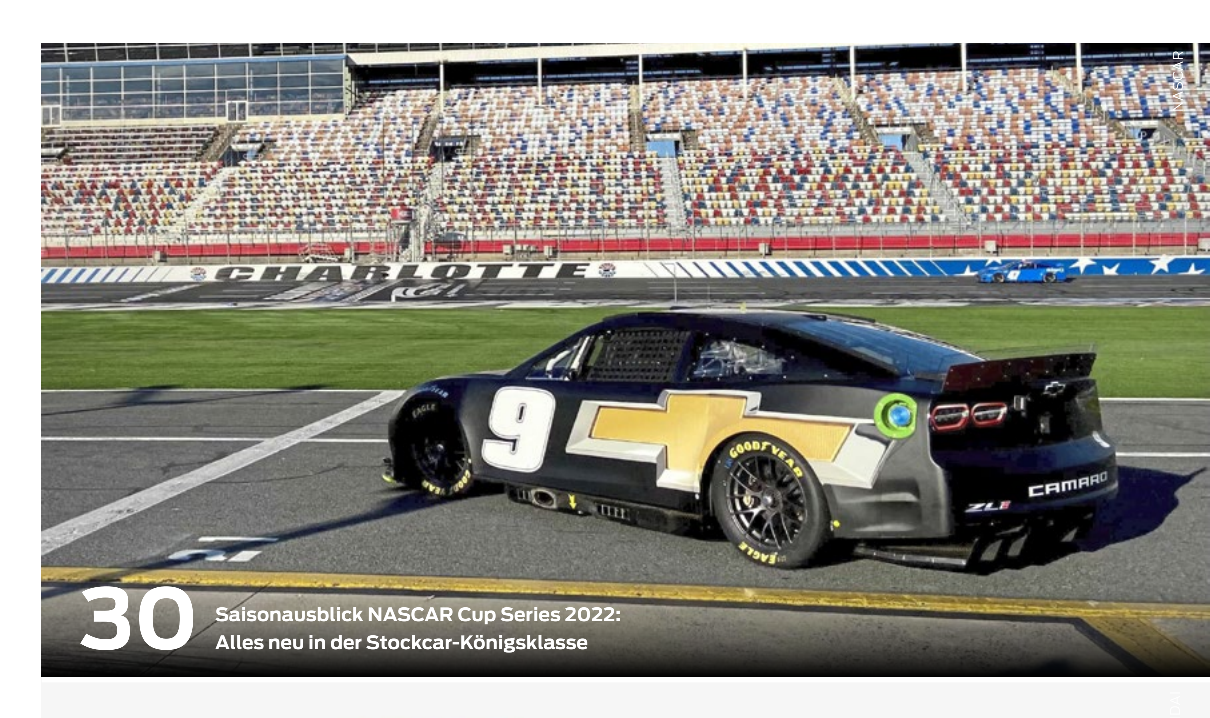
US-Supercross: Anaheim
Roczen triumphiert in einem wilden Finale

Inhalt

Automobil:

Motorrad:

Leserservice:



NASCAR



HYUNDAI



KÖRNER

RALLY ZONE



@OFFICIAL_CS27



MSa-Paddock



DAS DEUTSCHE-ECKE-TREFFEN AM RUHETAG …

Die Chance muss genutzt werden: Als Rallye-Mitarbeiter Reiner Kuhn am Ruhetag seinen Kaiserstühler Nachbarjungen und Dakar-Motorrad-Rookie Mike Wiedemann (#91) suchte, landete er in einer illustren deutschen Runde: Biker Thomas Preuss (#152), Mike Wiedemann, Daniel Schröder (#267), Co Denis Zens (#303), Co Dirk von Zitzewitz (#206), Co Timo Gottschalk (#203), Biker Stefan Preuss (#152), Markus Walcher und sein Co Stephan Stensky (#265).



EINE EWIGKEIT SPÄTER

Vor 24 Jahren liefen sich Rallye-Reporter Markus Stier und Jutta Kleinschmidt erstmals bei einer Wüsten-Rallye in die Arme. Heute trägt die Dakar-Siegerin von 2001 als Rally-Raid-Präsidentin FIA-Lametta. Und Stier? Trägt Hut. Was sonst?



HAAS F1 TEAM

18-Zoll-Räder kennt Mick Schumacher schon aus der Formel 2. Ist das 2022 ein Vorteil?

JERRY ANDRÉ

Mick Schumacher blickt zufrieden auf seine erste Formel-1-Saison zurück. Der Haas-Pilot spricht im MSa-Interview über das gewachsene Vertrauen in sein Auto, den besonderen Reiz der Formel 1 und seine Hoffnungen für 2022.

Von: **Michael Schmidt**

Es war vorher klar, dass es 2021 nichts zu gewinnen gibt. War es dann so, wie Sie es erwartet haben?
Wir wussten, dass es keine Weiterentwicklung am Auto geben würde. Wir sind praktisch mit dem Vorjahresauto gefahren, das an die neuen Regeln angepasst wurde, aber damit nicht ganz so harmoniert hat, wie wir uns das gewünscht haben. Und trotzdem gab es dann Momente, in denen es richtig gut lief, wie zum Beispiel in der Türkei.

Warum war der Türkei-Grand-Prix ein Highlight?
Weil wir das Gefühl hatten, das Letzte aus dem Auto herausgeholt zu haben. Vielleicht haben es die anderen auch nicht so gut hingekriegt unter den gemischten nass-trockenen Bedingungen.

Die Leistungen wurden zuletzt auch besser, weil Sie Ihr Auto besser verstehen. Warum dauerte das ein Dreivierteljahr?
Man könnte 100 Rennen fahren und würde beim 101. Rennen etwas am Auto finden, das man noch besser machen könnte. Jede Strecke, jedes Training ist anders, die Bedingungen wechseln ständig. Jedes Mal musst du das Auto anpassen. Gegen Ende der Saison haben wir das Auto so gut verstanden, dass wir schnell wussten, was zu tun ist. So konnten wir dann auch eine Qualifikation wie die in der Türkei abliefern.

Gab es einen Moment, an dem es klick gemacht hat?
Den Klick-Moment, wie seinerzeit in der Formel 3, gab es nicht. Ich habe mich Stück für Stück eingelebt in dieses Auto, mich immer wohler gefühlt und ich mich mit meiner Mannschaft ohne Worte verstanden. Auf dieser Basis haben wir die Möglichkeiten immer öfter voll ausgeschöpft.

Hat die Formel 1 Ihre Erwartungen erfüllt?

„Hoffentlich haben wir am Anfang einen Vorteil“

Ich hatte mir schon vorgestellt, dass im Fahrerlager mehr Rummel ist. Die Covid-Situation hat das sicher etwas entschärft.

Gibt es Dinge, die Sie über- oder unterschätzt haben?
Nichts, was mir direkt in den Sinn kommt. Das Auto ist natürlich ein gutes Stück schneller als alles, was ich vorher gefahren war. Die Reifen kennenzulernen, war auch ein großer Punkt, weil sie doch sehr anders sind als in der Formel 2. Und natürlich zu lernen, wie man in so einem großen Team zusammenarbeitet.

Warum kamen Sie in der Formel 1 schneller zurecht als in den Nachwuchsklassen?
Das ist schwer zu sagen. Vielleicht liegt es an der Herangehensweise. In die Juniorformeln steigst du mit dem klaren Ziel ein, dass du in die nächste Klasse weiterkommen willst. In der Formel 2 hast du immer den Gedanken im Hinterkopf: Hoffentlich schaffe ich es in die Formel 1. Wenn du da angekommen bist, kannst du die Schultern mal runterlassen. Man kann sich nur auf die Arbeit konzentrieren.

Stimmt es, dass Ihnen das Formel-2-Auto von allen Serien am wenigsten gefiel?
Ja, irgendwie schon. Die Formel 2 hat ein Riesen-Turboloch. Das ist nicht so angenehm zu fahren. Da muss man seinen Fahrstil extrem anpassen. Klar aber ist auch, dass der Fahrspaß immer da ist, so lange man gewinnt. In der Formel 1 machen die kleinen Dinge Spaß, weil das Auto so komplex ist.

Wie viel kann man durch harte Arbeit wettmachen?
Arbeit ist ein großer Teil in der Formel 1. Mit einer guten Kombination aus Talent und Arbeit kann man weit kommen. Für mich ist die Arbeit mit dem Auto kein Muss. Sie macht mir Spaß. Ich versuche immer, so viele Informationen wie möglich zu bekommen.

Jock Clear ist eine Art Mentor für Sie. Geht es ohne heute nicht mehr für einen Rookie in der Formel 1?
Warum soll ich als Einzelkämpfer da durch? Wenn es Personen gibt, die dir helfen können, dann macht es Sinn, diese Hilfe in Anspruch zu nehmen. Jock ist mit seiner Erfahrung eine Person, auf die ich zurückgreife, wo immer es geht. Ich hole mir gerne eine zweite Meinung ein, wie ich manche Dinge angehen soll.

> „Ob man in einem Mercedes Rennen gewinnen kann, weiß man erst, wenn man drinsitzt. Es wäre anmaßend zu sagen, dass es so wäre.“
>
> Mick Schumacher

Welche Lektion war am schwierigsten zu lernen?
Wahrscheinlich die ganzen Startphasen. Da ist das Auto extrem anfällig. Im Pulk verlierst du zum Beispiel in Monte Carlo fast 100 Prozent Abtrieb. Das kann man sich als Neuling gar nicht vorstellen, dass du im Training noch mit Vollgas durch die Kurve fährst, und im Startgetümmel fährt das Auto plötzlich geradeaus. Man muss es erlebt haben und aus diesen Situationen lernen.

Verlassen Sie sich bei der Setup-Arbeit nur auf Ihr Gedächtnis?
Ich schreibe das nach jedem Wochenende auf, damit ich in Zukunft eine Basis habe, auf die ich mich beziehen kann. Dann weiß man gleich, was im Vorjahr funktioniert hat und was nicht.

Verfolgt Sie die Formel 1 bis in die Freizeit?
Ich beschäftige mich gerne mit der Formel 1. Ich denke auch zu Hause darüber nach, was gut lief und was man hätte besser machen können. Manche Sportler sind da zu negativ eingestellt. Ich versuche mich konstant daran zu erinnern, dass es auch positive Sachen gibt und wir uns auf diese positiven Dinge konzentrieren müssen.

2022 wird es mit der Weiterentwicklung des Autos eine neue Erfahrung für Sie.
Das wird neu sein, und darauf freue ich mich auch schon.

Sind Sie das Auto schon im Simulator gefahren?
Wir haben zurzeit keinen eigenen Simulator. Das soll sich aber bald ändern. Ich denke, ich werde erst beim Barcelona-Test das Auto zum ersten Mal fahren.

Sie kennen die 18-Zoll-Reifen aus der Formel 2. Ist das ein Vorteil für Sie?
Das Auto wird sehr steif. Beim Bahrain-Test haben wir gemerkt, dass sich damit das ganze Auto auf den Kopf dreht. Vielleicht, weil wir auch die falschen Erwartungen hatten. Ich denke aber nicht, dass es ein Vorteil für mich ist, weil die Formel-1-Reifen anders sein werden als die in der Formel 2.

Alle erwarten, dass die Abstände schrumpfen. Kann diese Rechnung aufgehen?
Die Hoffnung ist schon, dass alle enger beisammen sind und man gegeneinander fahren kann. Vielleicht wird das am Anfang so sein. Im Endeffekt werden sich aber die üblichen Teams wieder absetzen. Die Frage ist nur um wie viel.

Obwohl Haas mit der Entwicklung des 2022er-Autos früher angefangen hat als alle anderen?
Es ist die große Frage, wie viel uns das bringt. Aber bei den anderen Teams arbeiten auch keine Pappnasen. Die wissen ja auch, wo es langgeht. Wir müssen abwarten. Hoffentlich haben wir etwas am Auto, das uns zumindest am Anfang einen kleinen Vorteil gibt.

Wer ist Ihr Maßstab? Nur der Teamkollege?
Nein, ich glaube, dass wir uns auch andere Maßstäbe setzen können. Zum Beispiel, wie weit wir weg sind von den anderen Autos. Wir haben ja eine gute Idee davon, wie weit wir eigentlich weg sein sollten. In Brasilien sind wir in der Qualifikation Williams ziemlich nahe gekommen. Im Rennen konnten wir zeitweise vor ihnen fahren.

Gewinnen Sie daraus das Selbstvertrauen zu sagen: Wenn ich in dem oder dem Auto sitze, wäre ich genauso schnell oder schneller?
Jeder hat seinen Platz in der Formel 1 verdient. Hier kann jeder fahren. Ob man dann in einem Mercedes ein Rennen gewinnen kann, weiß man erst, wenn man wirklich drinsitzt. Es wäre anmaßend zu sagen, dass es so wäre.

Kochen in der Formel 1 alle nur mit Wasser oder gibt es ein paar ganz ausgeschlafene Jungs?
Wahrscheinlich bin ich noch nicht lange genug im Geschäft, um das zu beurteilen. Am Ende sind wir alle nur Menschen mit guten und schlechten Tagen. Jeder hat eine andere Art von Talent, weil wir alle anders aufgewachsen sind. Wir haben alle unterschiedliche Erfahrungen in den Juniorkategorien gemacht, und die haben uns geprägt.

Wie sehr gibt es Zuversicht, dass George Russell nach langer Durststrecke nun in einem Top-Auto sitzt?
Mein Fokus liegt auf dem nächsten Jahr. Alles andere ist zu weit weg. Ich muss erst einmal nächstes Jahr eine gute Leistung bringen. Wenn das der Fall ist, kann ich weiter in die Zukunft blicken. ■



Mick Schumacher

Geburtstag: 22. März 1999
Geburtsort: Vufflens-le-Château (CH)

KARRIERE
2008–2014: Kart
2015/2016: dt. Formel 4
2016: ital. Formel 4
2017/2018: Formel-3-EM (1.)
2019/2020: Formel 2 (1.)
2021: Formel 1 – Haas (19.)

Hobby
Radfahren, Hund



Neue Aero-Ära

Die Formel-1-Ingenieure betreten mit dem 2022er Technik-Reglement Neuland. Vor allem in Sachen Aerodynamik erwartet die Entwickler eine steile Lernkurve. Die Monoposto-Rennwagen erhalten mehr als nur ein kleines Facelift. Wir klären Sie über die interessanten Details auf.

Von: **Tobias Grüner**

Ein Jahr hat die Königsklasse den Technikfans nur Magerkost geboten. Für die Corona-Übergangssaison 2021 verpassten sich die Teams in vielen Teilen ein freiwilliges Entwicklungsverbot. Upgrades gab es – auch wegen des Budget-Deckels – nur in kleinem Rahmen. Statt Action an der Technikfront bekamen die F1-Freunde nur Action auf der Strecke. Aber die war ja bekanntlich nicht so schlecht.

Nun soll aber alles noch besser werden, versprechen die Serienbosse. Der schnellste Kreisverkehr der Welt startet in eine neue Ära. Ein komplett verändertes Aerodynamik-Konzept soll die Zahl der Zweikämpfe deutlich erhöhen. Im Visier hatten die Regelschreiber die Reduzierung der schädlichen Turbulenzen hinter den Autos. Dazu sollte der Abstand vom schnellsten zum langsamsten Team im Feld deutlich schrumpfen. F1-Technikchef Nikolas Tombazis erwartet, dass sich der Rückstand der Hinterbänkler zur Spitze halbiert – auf höchstens noch 1,5 Sekunden.

Die Fahrer müssen sich an neue Sportgeräte gewöhnen. 43 Kilogramm Mehrgewicht satteln die neuen Rennwagen auf. „Das macht sich vor allem in langsamen Kurven bemerkbar. Da muss man seinen Fahrstil anpassen“, stöhnt Ferrari-Pilot Charles Leclerc nach den ersten Simulator-Runden. Kollege Carlos Sainz fügt an: „Die Balance in den Kurven ist eine Herausforderung. Man kann schnell mal die Kontrolle verlieren.“ Bei einem Gesamtgewicht von nun 795 Kilogramm ist die Fuhre nur schwer wieder einzufangen, wenn sie mal ins Rutschen gerät. Vor allem zu Saisonbeginn wird eine hohe Fehlerquote erwartet.

Auch die Ingenieure erwartet eine steile Lernkurve. Wie immer bei solch großen Regelreformen dürften einige Teams den richtigen Weg etwas schneller finden als andere. Mit dem Start der Testfahrten Ende Februar werden in den Fabriken die Kopiermaschinen angeschmissen. Das Abkupfern fremder Lösungen gehört in der Königsklasse bekanntlich zum guten Ton.

Wir nehmen Sie jetzt schon mit auf eine detaillierte Tour rund um das neue Auto und verraten, auf welche Bereiche die Techniker ihr Hauptaugenmerk legen werden.

Frontflügel/Nase

Beginnen wollen wir unseren Rundgang natürlich am vorderen Ende. Die Frontpartie eines Formel-1-Rennwagens ist einer der wichtigsten Bereiche. Hier trifft die Luft erstmals auf die aerodynamischen Oberflächen und wird früh in die gewünschten Bahnen gelenkt. Gerne hätten die Regelmacher den Frontflügel nicht über die gesamte Breite der Autos ausgedehnt, wie es seit 2009 der Fall ist. Das hätte die Gefahr von Schäden reduziert. Doch um den massiven Abtriebsgewinn im Heck auszubalancieren, musste an der Front Flügelfläche geschaffen werden.

> „Mit den neuen Autos ist es eine Herausforderung, in den Kurven die richtige Balance zu finden. Man kann schnell mal die Kontrolle verlieren.“
>
> Carlos Sainz, Ferrari

Seit 2009 ist vielen Technikfans der „Y250-Wirbel“ ein Begriff. Hierbei handelt es sich um einen der mächtigsten Wirbel am Auto, der am Übergang vom waagerechten Mittelsteg zum frei formbaren Außenteil des Hauptblatts entsprang – genau 250 Millimeter entfernt von der Mittellinie. Zu Beginn versuchten die Aerodynamiker, den ungeliebten „Vortex“ noch loszuwerden. Später erkannte man, dass sich die energiereiche Strömung über Leitbleche noch verstärken und gezielt bis zum Heck führen lässt, um dort den Unterboden abzudichten. Damit generierten vor allem die Autos mit hoher Anstellung effizienten Abtrieb.

Damit ist nun Schluss. Das Hauptblatt zieht sich nicht mehr waagerecht, sondern in einem eleganten Schwung unter der Nase vorbei. Wie schon seit der letzten großen Reglementänderung 2017 sind die Außenseiten des Flügels leicht nach hinten angewinkelt. Um den Rennwagen einen noch dynamischeren Auftritt zu verpassen, erhöhten die Verantwortlichen diesen Winkel von 11 auf 21 Grad. Der Flügel schwebt an der tiefsten Stelle nun zehn Zentimeter über dem Boden – also 2,5 Zentimeter höher –, was ihn weniger anfällig für Turbulenzen machen soll.



Die Anzahl der Elemente (Hauptblatt plus Flaps) wurde von fünf auf vier reduziert. Die geometrischen Formen sind weiter streng reglementiert. Man will unbedingt vermeiden, dass die Strömung nach außen gelenkt wird, was die Turbulenzen hinter dem Auto verstärkt. Ganz neu ist, dass die unteren beiden Frontflügel-Elemente fest mit der Nase verbunden sein müssen. Vertikale Befestigungsstege fallen weg. Zur Trimmung können nur noch die oberen beiden Flaps verstellt werden.

Auch die Form der Endplatte ist neu. Aus den plumpen Rechtecken an den Enden des Flügels werden schnittige Dreiecke, die elegant in einem Schwung mit dem restlichen Flügel verbunden sind. Beim Laminieren der Endplatten muss übrigens ein spezielles splitterfreies Verbundmaterial verwendet werden. Das soll im Ernstfall Reifenschäden verhindern. An der Außenseite ist nur noch eine kleine Finne erlaubt, mit der die Spannweite von zwei Metern erreicht wird.

Die Nase, die aus der etwas breiteren Chassisröhre wächst, kommt künftig an der Spitze ohne Stummel aus. Auf den ersten Show-Modellen ist die Frontpartie zumeist flach und breit geformt, fast wie ein Entenschnabel. Die Ingenieure haben uns aber schon verraten, dass das vordere Ende der Autos wohl deutlich schmaler und eleganter zusammenlaufen wird. Die Aerodynamiker versuchen, so viel Luft wie möglich zum Unterboden zu schaufeln. Weil die Nasen-Regeln in allen Ausdehnungen relativ variabel sind, sind hier die größten Unterschiede zwischen den Autos zu erwarten.

Vorderachse/Räder

Die seit einigen Jahren in Mode gekommenen Cape-Flügel zwischen der Nasenspitze und der Vorderachse helfen den Aerodynamikern künftig nicht mehr, die Luft zu beruhigen und in die gewünschten Bahnen zu lenken. Solche Elemente sind komplett verboten. Die Leitbleche auf Höhe der Vorderachse – die sogenannten „Turning Vanes“ – stehen ebenfalls auf der roten Liste.

Löcher und Luftkanäle dürfen auch nicht mehr in die Nase geschnitzt werden. Wie uns Symonds nach Rücksprache mit seinen Ingenieuren noch einmal versicherte, werden die 2022er-Autos im Gegensatz zu dem links gezeigten Ferrari-Modell keinen S-Schacht besitzen. Störende Luftverwirbelungen unter der Front können nicht mehr einfach an die Oberseite des Chassis weggesaugt werden.

Die einzigen aerodynamischen Hilfsmittel, die das Reglement im Bereich der Vorderachse noch zulässt, sind neuartige nach oben geschwungene Finnen, die sich über die Räder biegen. Hier entsteht aber leider keine Spielwiese für die Ingenieure. Es handelt sich um Standard-Teile, die bei allen Autos identisch geformt sein müssen. Die Finnen wurden in das Reglement aufgenommen, um störende Verwirbelungen an den Rädern direkt zu beruhigen. Und sie sorgen dafür, dass die Strömung nicht nach außen abdriftet, was zu mehr „Dirty Air“ hinter dem Auto geführt hätte.

Unten an den Radträgern ist die Zeit der großen Karbon-Hutzen vorbei, mit der Luft durch das Rad nach außen abgelenkt wurde. Dabei wurde zuletzt nur ein Bruchteil für das eigentliche Kühlen der Bremsen abgezweigt. Die Schnorchel erfüllten einen rein aerodynamischen Zweck. Mit der Einführung der Radkappen wird diesem Trick nun ein Riegel vorgeschoben. Zur Bremskühlung verbauen die Techniker dann nur noch winzige Lufthutzen, die einen möglichst geringen Luftwiderstand bieten. Einen Vorgeschmack darauf bekamen ▷



PIRELLI

Der Durchmesser der neuen 18-Zöller wächst von 66 auf 72 Zentimeter



MOTORSPORT IMAGES

Der Eingang der Tunnel unter den Seitenkästen ist nur schwer einsehbar



XPB

Bei den Finnen über den Vorderrädern handelt es sich um Standardteile



WILHELM

Das untere Heckflügel-Element („Beam-Wing“) unterstützt den Diffusor

Das Modell entspricht nicht in allen Details dem neuen Reglement. Die größte Variation erwarten Experten an der Nase

CHRIS PAUL DESIGN

wir schon bei den Reifentests in Abu Dhabi im Dezember.

Nach dem letzten Probelauf mit den 18-Zöllern beklagten sich einige Piloten über die eingeschränkte Sicht. Zwar verringert sich der Querschnitt der neuen Gummis deutlich, doch der Gesamtdurchmesser wächst dank der großen Felgen von 66 auf 72 Zentimeter. Apropos Felgen: Auch hier handelt es sich um Einheitsteile, die keine individuelle Entwicklung mehr erlauben.

Bargeboards/Seitenkästen

Die Leitbleche vor und neben den Seitenkästen haben in den letzten Jahren immer wildere Formen angenommen. Mit dem Sammelsurium an kleinteilig verschachtelten Finnen, Flügelchen und Bumerang-Elementen ist nun komplett Schluss. Zwischen der Vorder- und der Hinterachse sind gar keine Elemente mehr erlaubt, die von der Karosserie abstehen. Den Technikern fehlen somit die geliebten Werkzeuge, um die Luft in energiereichen Wirbelschleppen zu bündeln und gezielt zum Heck zu transportieren.

In diesem Bereich gibt es nur eine kleine Ausnahme, die etwas Entwicklungsspielraum bietet: Die Befestigungen der Außenspiegel dürfen weiter zu aerodynamischen Zwecken missbraucht werden. Die zwei Stege können auf der Oberseite des Seitenkastens oder vorne am Kühleinlass montiert sein. Auch beim Spiegelgehäuse selbst werden sich die schlauen Köpfe in den Fabriken sicher Lösungen ausdenken, um die Strömung zu beeinflussen.

Bei der Form der Seitenkästen und der Motorhaube erwarten wir keine großen Unterschiede zu früher. Wie bisher sind weder außen noch oben auf dem Chassis Flügelelemente erlaubt. Für alle Verkleidungsteile sind strikte Radius-Vorgaben festgeschrieben. Freiheiten bleiben immerhin bei der Form und Größe der Kühleinlässe. Hier erwarten die Experten sichtbare Unterschiede.



Um eine unfaire Benachteiligung durch die Corona-Pandemie zu vermeiden, durften die Ingenieure ihr neues Auto nicht vor dem 1. Januar 2021 in den Windkanal stellen.

Apropos Kühlung: Auf halbem Weg zum Heck ist im Gesetzestext neuerdings ein Bereich für Öffnungen vermerkt. Die Abwärme der Ladeluftkühler lässt sich deutlich weiter vorne ins Freie führen als früher, wo die Hitze nur durch eine Öffnung im Heck entwich. Die Kühlschlitze ermöglichen somit eine engere Verkleidung rund um den Auspuff.

Unterboden/Diffusor

Der interessanteste Bereich der neuen Autos liegt leider an der Unterseite versteckt. 38 Jahre lang fuhren die Formel-1-Renner mit einem flachen Boden. Nun werden zwei getrennte Kanäle vom vorderen Ende der Seitenkästen bis zum Heck eingezogen. Die Tunnel generieren künftig den Großteil des Gesamtabtriebs – und das bei deutlich weniger Luftwiderstand.

Am Eingang der Kanäle sind direkt vor dem Seitenkasten bis zu vier sogenannte Vortex-Generatoren erlaubt. Dabei handelt es sich um vertikale Finnen, die künstliche Wirbel erzeugen. Diese beschleunigen den Luftstrom durch die Tunnel und verstärken den „Venturi-Effekt", der das Auto auf den Asphalt saugt. Das Reglement ist an dieser Stelle besonders kompliziert geschrieben. Die Spielmöglichkeiten halten sich in engen Grenzen. Unterschiede dürften selbst Technik-Fans kaum erkennen, was nicht nur daran liegt, dass dieser Bereich schwer einsehbar ist.

Die Form der Kanäle im Unterboden bieten ebenfalls nur beschränkt Möglichkeiten zur Variation. Aber auch kleine Unterschiede dürften in dieser sensiblen Zone entscheidende Bedeutung für die Konkurrenzfähigkeit der Autos haben. Wichtig ist vor allem, dass keine Luft aus den Kanälen entweicht oder von außen eindringt. Vorne ragen die Kanäle deutlich höher in das Chassis hinein als auf halbem Weg zum Heck. In diesem mittleren Bereich besteht besonders viel Bedarf, die Strömungsautobahn zu versiegeln. Deshalb sind hier auch kleine zusätzliche Finnen an der Außenseite erlaubt. Hinten am Diffusor kann die Luft dann wieder nach oben expandieren, was zu dem abtriebsteigernden Absaugeffekt führt. Die genaue Form der Tunnel wird man

leider nur selten zu Gesicht bekommen. Höchstens wenn zufällig mal ein Auto von einem Bergekran an den Haken genommen wird. Die Einbuchtungen sind vorne und hinten so tief in den Unterboden eingezogen, dass ein Fotograf schon weit unter das Auto krabbeln muss, um den ganzen Aerodynamik-Zauber ins Bild zu bekommen.

Was die Form des Diffusors angeht, müssen Fans und Techniker ebenfalls umdenken. Der Ausgang der Kanäle am Heck ist künftig nur noch 75 Zentimeter breit. Bisher spannte sich die horizontale Kante auf 105 Zentimeter und damit fast über den kompletten Raum zwischen den beiden Hinterrädern. Die Luft darf sich hier künftig nur noch nach oben ausdehnen, nicht aber nach außen wie bisher. Bis auf 31 Zentimeter Höhe ragt die Kante nach oben. Zum Vergleich: Bisher waren es nur 17,5 Zentimeter. Auch das soll schädliche Turbulenzen reduzieren.

Weil der Unterboden künftig die Hauptrolle bei der Produktion von Abtrieb spielt und die Designmöglichkeiten durch das Reglement begrenzt sind, befürchtet Pat Symonds, dass die Teams die Grenzen des Erlaubten mit biegsamen Teilen ausloten werden: „Wir müssen vor allem im Bereich der Flügelprofile unter dem Auto und dem Diffusor aufpassen. Da lässt sich mit bestimmten Tricks viel Rundenzeit holen.“ Auch der gezielte Strömungsabriss am Diffusor dürfte ein Thema werden, um den Luftwiderstand bei hohem Tempo zu reduzieren. Mercedes sorgte mit seinem absenkbaren Heck schon Ende 2021 für Schlagzeilen.

Heckflügel/Beam-Wing

Einen ganz neuen Weg schlägt die Formel 1 auch beim Heckflügel ein. Schon auf den ersten Blick wirkt die Form des Leitwerks ungewohnt. Das liegt vor allem am Weglassen der traditionellen Endplatten neben den Flügelprofilen. Künftig kann die Luft über die seitliche Kante hinwegströmen, was die Effizienz des Flügels verringert.

Das Bauteil soll auch gar nicht mehr wie bisher den Hauptteil des Abtriebs liefern. Stattdessen nutzt die neue Formgebung in erster Linie dazu, den Luftstrom nach hinten zu verbessern. „An der äußeren Kante entstehen zwei starke Wirbelschleppen, mit denen die Strömung vom unteren Heckbereich nach oben gesaugt wird“, erklärt Symonds. „Durch diese Aufwärtsbewegung kann saubere Luft von außen an die Stelle der Turbulenzen nachrücken, von der nachfolgende Autos dann profitieren.“

> „Wir müssen vor allem im Bereich der Flügelprofile unter dem Auto und dem Diffusor aufpassen. Da lässt sich mit Tricks viel Rundenzeit holen.“
>
> Pat Symonds, F1-Technikchef

Nicht nur die Form ist neu, auch an geänderte Abmessungen müssen sich die Fans gewöhnen. Mit 123 Zentimetern ist der Flügel im oberen Bereich acht Zentimeter breiter als bisher. Die Kante ragt 91 Zentimeter in die Luft, früher waren es nur 87.

Das ungeliebte DRS-System bleibt als Überholhilfe erhalten. Wie bisher öffnet sich zwischen Hauptblatt und Flap eine 85 Millimeter große Spalte, die die Techniker liebevoll „Briefkastenschlitz“ nennen. Wie beim Frontflügel gehen die Flaps nahtlos in den vertikalen Teil an der Außenseite über. Diese Endplatten ziehen sich auf dem Weg zum Diffusor immer weiter nach innen. Bei ihrer äußeren Form gibt es kaum Restriktionen. Jedoch sind hier neuerdings Löcher, Schlitze und aufgesetzte Finnen verboten.

Zwischen dem Diffusor und dem Heckflügel feiert ein weiteres Flügelelement – der sogenannte „Beam-Wing“ – ein Comeback. Er darf wie sein großer Bruder in der oberen Etage aus zwei einzelnen Profilen bestehen und soll den Absaugeffekt des Diffusors verstärken. Damit die Ingenieure die angestellte Fläche nicht mit Auspuffgasen anblasen und zusätzlichen Abtrieb generieren, wurde eine zehn Zentimeter breite Lücke im zentralen Bereich des Beam-Wings eingelassen.

Als Fazit lässt sich festhalten, dass sich die Autos in Zukunft deutlich weniger voneinander unterscheiden werden als bisher. Der Ärger der Ingenieure über das enge Korsett legte sich aber in den letzten Monaten spürbar. Je tiefer die Techniker in die Entwicklung eintauchten, desto zuversichtlicher äußerten sie sich, in einigen Bereichen doch ein paar kreative Unterschiede erzielen zu können. Technikfans sollten also optimistisch in die Zukunft blicken. Nach der Diät in der letzten Saison kommt der Entwicklungswettlauf jetzt wieder voll auf Touren. ■



Über große Kühlschlitze auf der Oberseite der Verkleidung kann die Hitze neuerdings früh nach außen entweichen

CHRIS PAUL DESIGN

Formel 1

Szafnauer-Abschied

Aston Martin muss sich einen neuen Teamchef suchen. Der Arbeitgeber von Sebastian Vettel gab den Abschied von Otmar Szafnauer bekannt.

Von: **Tobias Grüner**

Bereits in der zweiten Hälfte der abgelaufenen Saison kursierten Gerüchte im Fahrerlager über eine Trennung von Otmar Szafnauer und Aston Martin. Kurz nach dem Jahreswechsel wurde der Abschied vom Rennstall nun offiziell bestätigt. Der gebürtige Rumäne war seit der Gründung des Force-India-Teams im Jahr 2009 in verantwortlicher Position in der Fabrik in Silverstone aktiv – zunächst als Geschäftsführer, seit der Übernahme durch den kanadischen Milliardär Lawrence Stroll im Jahr 2018 auch als Teamchef. Szafnauer soll angeblich ein Angebot von Alpine vorliegen, was bisher aber keine der beiden Seiten bestätigen wollte.

Wer den Posten bei Aston Martin besetzt, ist noch nicht klar. Sicher wird der Name Martin Whitmarsh eine Hauptrolle spielen. Der 63-Jährige war erst im Sommer 2021 zur Technologie-Sparte des Teams gestoßen. Bekannt wurde der Brite vor allem durch seine Zeit bei McLaren, wo er von 2009 bis 2013 das Zepter als Teamchef schwang. Whitmarsh hat die Erfahrung und die Kompetenz, um das nun entstandene Machtvakuum zu füllen. ■



MOTORSPORT IMAGES

Otmar Szafnauer verlässt Aston Martin. Doch wo wechselt er hin?

Formel 1

Red Bull voll im Plan

Die Mission ist klar abgesteckt: Red Bull will 2022 den WM-Titel mit Max Verstappen verteidigen und am besten den Konstrukteurspokal erobern. Dafür wird Tag und Nacht am RB18 gearbeitet. Honda knabbert wie die Konkurrenz an der Umstellung auf E10-Benzin.

Von: **Andreas Haupt**

Es klingt nach einer eher kleinen Anpassung, ist aber nur mit vielen Klimmzügen zu meistern. Die Formel 1 stellt in der kommenden Saison von E5- auf E10-Benzin um. Zehn Prozent des Kraftstoffs kommen dann aus biologischen Abfällen. Das kostet die Motoren zunächst 20 PS – oder sogar ein bisschen mehr, wie es heißt.

Die Hersteller haben daran zu knabbern. „Honda arbeitet massiv an der Anpassung. Was ich höre, ist positiv. Aber die Leistung ist noch nicht die gleiche wie 2021“, verrät Red-Bull-Sportchef Helmut Marko. Ähnliches ist auch aus der Mercedes-Ecke zu vernehmen. Vom Ferrari-Motor hört man dagegen aus italienischen Medien wahre Wunderdinge. Es ist Vorsicht angebracht.

Honda baut und wartet die Motoren auch nach dem offiziellen Ausstieg – eine Dienstleistung gegen Bezahlung. Nicht nur auf der Motoren-, sondern auch auf der Chassis-Seite wird unermüdlich gearbeitet. Die spät errungene Weltmeisterschaft und die Mission Titelverteidigung sind die Motivationsspritze für Red Bull. Mit dem RB18 sei man im Plan. Marko rechnet mit einem neuen Zweikampf gegen Mercedes und Lewis Hamilton: „Mercedes und wir haben das Potenzial, die Leute und die Kontinuität.“ Zu den Fahrern sagt der Grazer Doktor: „Mit Max und Hamilton kommt keiner im Feld mit.“ ■



RED BULL

Baut Red Bull für 2022 direkt das nächste Weltmeister-Auto?

NACHRICHTEN

MERCEDES-MOTOR LÄUFT
Mercedes hat bereits Ende Dezember zum ersten Mal den neuen 2022er Motor im neuen Auto gestartet. Teamchef Toto Wolff war per Video-Call am Handy live bei dem Meilenstein zugeschaltet. Mercedes ist ungewöhnlich früh dran. Normalerweise werden der neue Motor und das Chassis in der Fabrik immer erst ein paar Wochen vor dem offiziellen Testauftakt verheiratet.

ASTON OHNE BWT
Der Wasseraufbereiter BWT ist von der Liste der Aston-Martin-Sponsoren verschwunden. Das österreichische Unternehmen hatte das Auto des Rennstalls mehrere Jahre in auffälligem Pink lackieren lassen. Nun wurde die Partnerschaft offenbar beendet. BWT will seine Logos aber weiter im Rahmen der Grands Prix zeigen.

POURCHAIRE BLEIBT
Théo Pourchaire hat bekannt gegeben, dass er auch in seiner zweiten Formel-2-Saison für ART Grand Prix an den Start gehen wird. Der hochtalentierte Sauber-Junior hatte seine Rookie-Saison auf Platz 5 beendet. Dabei feierte er Rekorde als jüngster Polesitter und jüngster Rennsieger. Der 18-Jährige hofft 2023 auf den Aufstieg in die Formel 1.

SAINZ-VERHANDLUNGEN
Ferrari will den Vertrag mit Carlos Sainz verlängern. Für Mick Schumacher sind das schlechte Nachrichten. Wenn beide Cockpits langfristig besetzt sind, gibt es keine Chance zum Aufstieg.

KALKHOVEN VERSTORBEN
Der frühere Champ-Car- und Cosworth-Besitzer Kevin Kalkhoven ist mit 77 Jahren gestorben. 2008 half der gebürtige Australier dabei, beide großen US-Formelserien zur IndyCar wiederzuvereinigen. Sein zusammen mit Jimmy Vasser gegründetes Team gewann 2013 das Indy 500.



Das geht ~~runter~~ rauf wie Öl!

Seit Jahren gibt es für uns nur eine Richtung: nach oben! Das gilt für die Spitzenqualität unserer Produkte genauso wie für die Beliebtheit unserer Marke. Wohl deshalb wählten uns die Leser*innen der führenden Automagazine 2021 erneut zu Deutschlands bester Schmierstoffmarke. Bei AUTO ZEITUNG sowie auto motor und sport bereits das 11. Mal in Folge. Zudem glänzen wir bei AUTO ZEITUNG wiederholt mit Platz 2 in der Kategorie Pflegemittel. Eine besondere Ehre, für die wir uns ganz besonders bei Ihnen bedanken!

2. Platz Kategorie Pflegemittel**
LIQUI MOLY

1. Platz Kategorie Schmierstoffe**
LIQUI MOLY

** Die abgebildeten Produkte stehen stellvertretend für die jeweilige Produktgruppe.









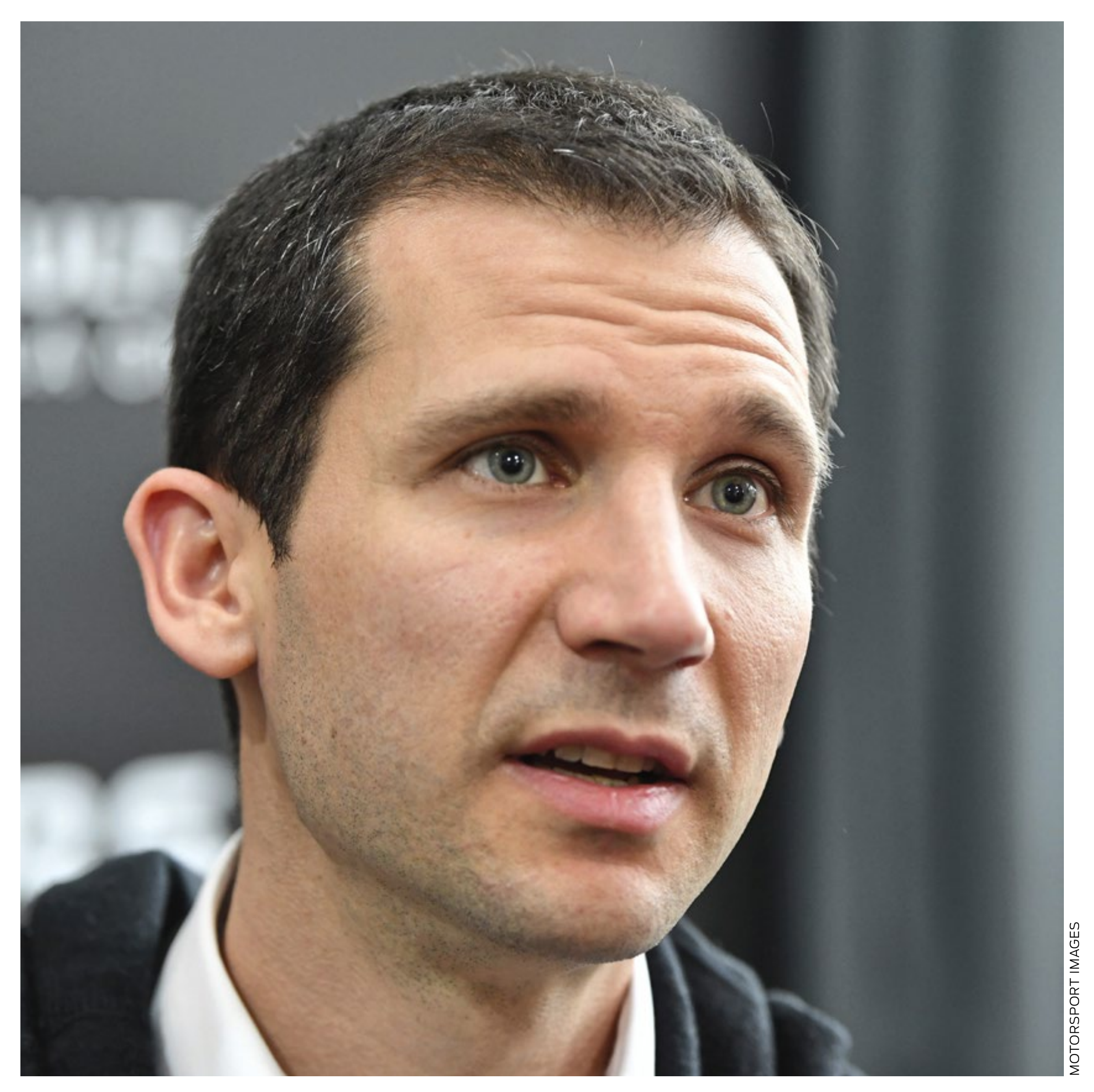








Vom F1-Spezialist zum Tausendsassa



MOTORSPORT IMAGES

Nach vielen Jahren in der Formel 1 hat Rémi Taffin, ehemaliger Technischer Direktor bei Alpine, seine Rolle aufgegeben und sich einen neuen Job geangelt. ORECA-Chef Hugues de Chaunac lockte den Franzosen in den Prototypen- und GT-Sport, wo er ab sofort mit LMDh, LMP2 und GT3 kaum mehr Abwechslung haben könnte.

Von: **Andrew Cotton**

Nach über 20 Jahren bei Renault zog Rémi Taffin einen Schlussstrich. Mitten in der Saison 2021 verließ er das Unternehmen, obwohl er gerade Technischer Direktor für das Formel-1-Programm des französischen Teams geworden war.

Gerüchte brachten ihn sofort mit Red Bull in Verbindung, mit denen er zusammengearbeitet hatte, als das in Milton-Keynes ansässige Team noch Renault-Motoren einsetzte. Man war dabei, das geistige Eigentum von Honda für die aktuellen Antriebseinheiten zu übernehmen. Taffin wäre dafür die perfekte Besetzung gewesen. Doch obwohl der Franzose andere Angebote innerhalb der Formel 1 auf dem Tisch hatte – sowohl von Teams als auch von Motorenlieferanten (was stark auf Red Bull hindeutet) – war da noch ein weiteres, das sich als interessant erwies. Ein Anruf von Hugues de Chaunac, Gründer und Vorsitzender des französischen Unternehmens ORECA, entwickelte sich zu einem Gesprächsmarathon, der ihn davon überzeugte, eine Zukunft außerhalb der Formel 1 in Betracht zu ziehen.

ORECA ist ein Unternehmen im Aufbruch. Nach mehreren Le-Mans-Siegen, 1991 mit dem Mazda und während der Hybrid-Ära mit Toyota, hat das Unternehmen auch Klassensiege mit der Dodge Viper und in jüngster Zeit in der LMP2-Klasse erzielt. Das Unternehmen stellt Autos für die LMP2-Kategorie her, hat derzeit den größten Anteil Autos in der Startaufstellung der WEC und in Le Mans und wurde als einer der vier Chassis-Lieferanten für diese Klasse ausgewählt. ORECA ist außerdem mehrfacher französischer Formel-3-Meister, Gewinner der Tourenwagen-WM (WTCC) mit SEAT, betreibt eine eigene Motorenabteilung in Magny-Cours und hat einen Vertrag mit Red Bull über die Herstellung von Chassis für dessen Wasserstoffauto unterzeichnet.

Klar, dass das eine gewisse Anziehungskraft auf Taffin ausübte. ORECA hat seinen Sitz in Signes in Südfrankreich in der Nähe von Le Castellet und kürzlich bestätigt, dass man das LMDh-Chassis an Acura und Alpine liefern wird. Zudem baut man einige neue Gebäude auf dem Komplex direkt hinter dem Circuit Paul Ricard, um die neuen Ferrari GT3-Fahrzeuge für 2023 zu produzieren. Zuvor machte das Ferrari-Partner Michelotto.

Telefonat machte neugierig

Der Ausbau der Produktion und der Technologie-Kapazitäten ist an sich schon eine große Aufgabe. Mit der Zusammenarbeit mit Ferrari kommt eine weitere für ORECA hinzu. Zumal der Technische Direktor David Floury, der als Renningenieur zu Toyota entsandt wurde, um das WEC-Programm zu leiten, in Vollzeit in Köln einspringen musste. Sowohl für De Chaunac als auch für Taffin war dies eine Gelegenheit der Zusammenarbeit, die sie sich nicht entgehen lassen wollten.

„Als ich Alpine verließ, öffnete sich ein Zeitfenster, und ich nahm mir ein paar Monate Zeit, um zu sehen, was das nächste Kapitel für mich sein würde“, sagt Taffin, der erst Ende Dezember seinen Dienst bei ORECA angetreten hat. Er geht aber davon aus, dass er sich stark in der Langstreckenszene engagieren

wird. „Es lag auf der Hand, weiter in der Formel 1 zu arbeiten, und ich hatte einige Verbindungen zu verschiedenen Teams und Antriebsherstellern, aber ich dachte, dass es nach 20 Jahren in der Formel 1 vielleicht an der Zeit war, andere Dinge zu sehen“, sagt Taffin. „Es war etwa im Sommer, und ich war noch nicht wirklich im Detail mit meinem neuen Job beschäftigt, als ich einen Anruf von Hugues erhielt. Er sagte, er habe diese Stelle, die er mir anbieten könne und fragte, was ich davon hielte. Wir hatten ein halbstündiges Gespräch, aus dem eine Stunde wurde, aus der eine weitere Stunde wurde. Und so fing alles an.“

Gleich mehrere Gründe sprachen laut Taffin für den Wechsel zu ORECA: „Der erste ist, dass es sich um ein etabliertes Unternehmen in der Motorsportbranche handelt. ORECA ist ziemlich tief in Langstreckenprogrammen verwurzelt. Das wollte ich unbedingt erkunden. Außerdem baut man Autos, stellt Chassis her, was so ungefähr genau die andere Facette von den Themen ist, mit denen ich mich in den letzten 20 Jahren beschäftigt habe. Darüber hinaus will Hugues versuchen, die derzeitigen Aktivitäten von ORECA Magny-Cours im Motorenbau und von Signes im Chassisbau auszubauen.“

Angesichts des fachlichen Hintergrunds von Taffin als Motoren-Spezialist würde man davon ausgehen, dass das Motorenwerk in Magny-Cours seine erste Priorität sei. Die FIA Langstrecken-Weltmeisterschaft wird 2022 auf einen neuen Biokraftstoff umgestellt, der von Total Energies geliefert wird. Und in den nächsten vier Jahren wird im Langstreckensport verstärkt auf Wasserstoff gesetzt. Es wäre also ein logischer Schritt, auf dieser Welle mitzureiten. Aber Taffin ist in erster Linie mit der Anlage in Signes und dem Hochfahren der Produktion beauftragt, um die massiv gestiegene Nachfrage zu decken.

„ORECA ist ziemlich tief in Langstreckenprogrammen verwurzelt. Das wollte ich nach vielen Jahren in der Formel 1 unbedingt erkunden.“

Rémi Taffin, ORECA


SRO

Neues Projekt: Ferrari hat den Bau und die Betreuung des GT3-Autos von Michelotto zu ORECA verlagert


MOTORSPORT IMAGES

ORECA-Boss Hugues de Chaunac


XPB

ORECA stellt in der WEC die meisten LMP2-Autos der vier Hersteller

LMDh, LMP2 und GT3

Was die erhöhte Nachfrage angeht, so war eine der wichtigsten Unterschriften in diesem Jahr die von Alpine, die bei ihrer Rückkehr nach Le Mans im Jahr 2024 ein ORECA-Chassis einsetzen werden. Es schien so, als ob Taffin einer der Hauptgründe dafür war, dass der französische Hersteller ORECA als Chassis-Partner für LMDh ausgewählt hat. Es war bekannt, dass Alpine sowohl ORECA als auch Ligier als Chassis-Lieferanten ins Auge gefasst hatte, sich aber schließlich für den ersteren entschied, der kurz darauf Taffin als Ersatz für Floury bestätigte. „Aber es gab keine Verbindung“, meint Taffin. „Die Wahl wurde getroffen, ohne dass die Beteiligten wussten, dass ich das mache.“

Das ORECA-Chassis wird in zwei Bereichen zum Einsatz kommen: als Werksauto für Alpine und Acura. Letztere bestätigten, dass ORECA weiterhin auch das Kundenauto für die nächste Generation von LMP2-Autos als Partner betreut.

Der neue Acura wird 2023 auf die Rennstrecke gehen, weshalb die Entwicklung seines Antriebsstrangs Vorrang haben wird. Die neue Alpine wird 2024 zur gleichen Zeit wie das LMP2-Kundenfahrzeug an den Start gehen. „Es ändert nicht wirklich etwas an der Art und Weise, wie wir unser LMDh-Programm und die Chassis-Konstruktion betreiben“, sagt Taffin über die Herausforderung, Autos für zwei Hersteller und für Kunden zu bauen. „Uns geht es nur darum, das beste LMDh-Auto zu bauen, aber das ist eine isolierte Betrachtung. Im Großen und Ganzen sollte die LMDh von der LMP2 abgeleitet werden, aber die LMP2 wird nach der LMDh entwickelt. Ich denke, wir werden vor allem unter den potenziellen Auswirkungen der Entwicklung für den LMDh leiden.“

Eines der neuen Projekte, das Taffin betreuen wird, ist die Entwicklung der nächsten Generation des Ferrari GT3-Autos, das 2023 nach einer Testsaison auf den Markt kommen wird. In Zusammenarbeit mit Ferrari wird ORECA nicht nur sein Langstrecken-Know-how einbringen, sondern auch die Autos bauen. In den ersten beiden Jahren nach der Einführung müssen mehr als 20 Autos geliefert werden. „Wir haben Ferrari in diesem Jahr beraten. Unsere Hauptaufgabe wird es sein, die Autos zu bauen und die Autos und die Kunden zu betreuen“, sagt Taffin. „Wir werden uns um die Montage des Autos kümmern. Die Entwicklung auf der Rennstrecke wird mit den Ferrari-Jungs aus Maranello durchgeführt.“

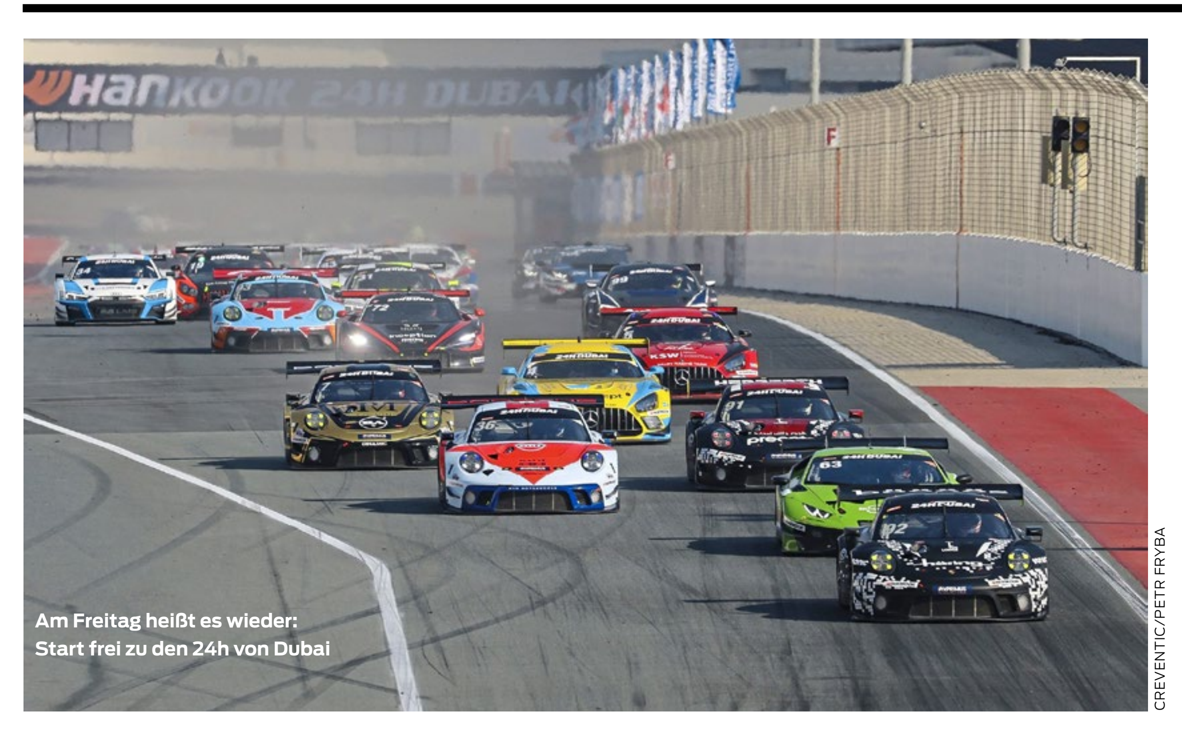
Es werden ein paar arbeitsreiche Jahre für Taffin bei ORECA, aber es scheint eine wesentlich vielseitigere Rolle zu sein, als er sie bisher in der Formel 1 gewohnt war. ■



Rémi Taffin

Geburtstag: 14. März 1975
Geburtsort: Lille (F)
Herkunftsland: Frankreich

Full House in der Wüste



Am Freitag heißt es wieder: Start frei zu den 24h von Dubai

CREVENTIC/PETR FRYBA

Am kommenden Wochenende startet die internationale Langstrecken-Saison mit den 24h von Dubai. Wir blicken voraus auf ein Rennen mit vielen Favoriten und einigen Unbekannten.

Von: **Michael Bräutigam**

Mit über 80 Autos, die auf der Starterliste stehen, wird es auf jeden Fall nicht nur in Sachen Außentemperaturen wieder äußerst kuschelig, sondern auch im nur 5,4 km langen Dubai Autodrome. Die Favoriten auf den Gesamtsieg kommen freilich wieder aus der GT3-Kategorie, wobei die alte Bezeichnung „A6“ verschwindet. In der einfach „GT3“ genannten Pro-Klasse treten 13 Autos an, womit sie gleichzeitig auch die größte Einzel-Klasse im diesjährigen Feld ist.

Die Vorjahressieger von GPX sind diesmal nicht am Start, Siegchancen darf Porsche sich dennoch wieder ausrechnen: Dinamic Motorsport setzt gleich zwei Profi-Autos ein, Herberth Motorsport eines. Das Mercedes-Kundenteam HRT setzt ebenfalls zwei gesamtsiegverdächtige Autos ein. Auch SPS Automotive hat einen stark besetzten AMG (u. a. mit Maro Engel und Jules Gounon) am Start. Aus Audi-Sicht darf man auf die beiden WRT-R8 hoffen. Im Top-Auto mit der Nummer 7 drehen unter anderem Christopher Mies und Dries Vanthoor am Volant. BMW ist mit insgesamt drei neuen M4 GT3 wohl die größte Unbekannte: Dank Schubert Motorsport und ST Racing ist man mit zwei Profi-Autos vertreten.

In den Klassen GT3 Pro-Am und GT3-Am starten insgesamt weitere 15 Fahrzeuge, sodass die GT3-Armada mit insgesamt 28 Fahrzeugen die mit Abstand größte Fahrzeug-Kategorie stellt.

Nicht weniger Beachtung sollte jedoch die GT4-Klasse finden, die mit zwölf Autos aufwartet und in der mit Prosport Racing (Aston Martin), Heide-Motorsport (Audi) und Sorg Rennsport (zweimal BMW) auch drei deutsche Teams mitkämpfen wollen. Favorit auf den Klassensieg ist beim Blick auf das Fahrer-Lineup Dragon Racing. Die Lokalmatadore starten mit einem Mercedes-AMG GT4.

Verstappen im Porsche

Ein Hauch von Formel 1 weht ebenfalls durchs Fahrerlager, denn mit Jos Verstappen steht in der Porsche-992-Cup-Klasse ein ganz prominenter Pilot am Start. Der Vater des aktuellen F1-Weltmeisters und selbst 107-facher GP-Starter startet auf einem 911er des Team GP Elite. In der Pro-Klasse trifft er nur auf vier Gegner, die 992-Am-Klasse ist mit elf Autos deutlich besser besetzt.

Die Gesamt-Meister kamen in den Saisons 2019 und 2020 aus der TCE-Abteilung der 24h Series, also der Tourenwagen-Szene. Das Schweizer Team Autorama Motorsport by Wolf-Power Racing geht nach vielen Jahren mit dem VW nun fremd. Neben zwei Golfs setzt man erstmals auch den neuen Audi RS3 LMS ein, der u. a. mit dem ehemaligen WTCC-Weltmeister Rob Huff einer der Kandidaten auf den TCE-Gesamtsieg sein dürfte. Auch hier sind die Vorjahres-Sieger von Topcar Sport übrigens nicht dabei. Insgesamt starten 21 Autos in den beiden TCE-Klassen TCR (9 Starter) und TCX (12). Dabei teilt man sich die Strecke natürlich wie üblich mit den GT-Fahrzeugen.

Ein großes Fragezeichen steht noch hinter der Sicherheit des Events. Dubai kämpft derzeit mit einer extrem hohen Corona-Inzidenz, weshalb viele Kundensport-Abteilungen von vornherein mit reduziertem Personal anrücken. Stichprobenartig werden vor Ort zudem PCR-Tests durchgeführt. Schlägt dieser positiv an, muss derjenige sich direkt in Dubai in eine 14-tägige Selbstisolation begeben. Nachdem viele Aktive im letzten Winter noch eine gewisse „Freiheit“ im Gegensatz zum damaligen Lockdown in Deutschland genossen, wird der ein oder andere diesmal wohl mit einem mulmigeren Gefühl anreisen.

Am Donnerstag beginnt der Fahrbetrieb mit dem freien Training, Qualifying sowie dem Nachttraining. Das Rennen startet am Freitag um 15 Uhr Ortszeit (12 Uhr MEZ) – wie üblich mit Live-Übertragung auf YouTube. ■



SCHUBERT MOTORSPORT

Schubert Motorsport und ST Racing: Kunden-Premiere für den BMW M4 GT3



24H SERIES

Comeback: Jos Verstappen startet im Cup-Porsche mit der Startnummer 933

GT Winter Series

Überraschungssieger in Portimão

Ein äußerst illustres Starterfeld, viele Gewinner – aber auch einige Verlierer. Beim ersten Lauf der GT Winter Series in Portimão blieb wirklich kein Auge trocken. Vor Freude oder aus Frust?

Von: **Horst von Saurma**

Blendendes Spätsommerwetter, über 30 Fahrzeuge am Start und zwei Tage lang rundum packende Action: Beim ersten Rennwochenende der GT Winter Series in Portimão blieb kein Auge trocken. Erst recht nicht im Team Olimp Racing mit den Fahrern Karol Basz und Marcin Jedlinski, die der Konkurrenz mit ihrem Audi R8 LMS kaum eine Chance ließen. Sie starteten beim ersten Sprint nicht nur von der Pole-Position, sondern gewannen auch das Rennen souverän mit Rundenzeiten, die die Konkurrenz blass aussehen ließ. Auch der zweite Gesamtrang ging mit Stanislaw Jedlinski und Krystian Korzeniowski auf Ferrari 488 GT3 an das Team von Olimp Racing, knapp gefolgt vom Black-Falcon-Mercedes-AMG GT3 mit dem Fahrer-Duo Axel Sartingen und Daniel Schwerfeld.

Ex-DTM-Fahrer Timo Scheider, der in dem von 10Q eingesetzten Audi R8 GT3 im ersten Rennen den vierten Gesamtrang einfuhr und das zweite Rennen von der Pole-Position hätte in Angriff nehmen können, trat aufgrund eines technischen Defekts zum Start nicht mehr an, worauf Sartingen im Black-Falcon-Mercedes zunächst die Führung übernahm. Im Laufe des Rennens wurde er dann allerdings von Jim und Glynn Geddie im Porsche 911 GT3 R (Lilac Rennsport GmbH) und Jedlinski/Basz (AMG GT3 Olimp Racing) auf den dritten Platz verwiesen.

Was sich in den Qualifyings schon andeutet hatte, bestätigte sich in den Sprintrennen mit voller Wucht: Die Riege der Cup-Porsche drang zeitenmäßig locker ins Feld der GT3-Fahrzeuge ein. In dem von Huber Motorsport eingesetzten 991.2 GT3 Cup ließ Jakob Schell nichts anbrennen und fuhr im ersten Rennen auf den sechsten und im zweiten Umlauf auf den fünften Gesamtrang.



FROZENSPEED

Der Audi R8 von Olimp Racing dominierte das Rennwochenende

Klare Fronten gab es auch in der GT4-Klasse: Theo Oeverhaus fuhr in beiden Sprintrennen mit seinem von CV Performance eingesetzten Mercedes-AMG GT4 so souverän vorneweg, als sei er in einer anderen Klasse unterwegs. Dagegen konnten auch die amtierenden Meister Robert Haub/Gabriela Jílková nichts ausrichten. Während die Titelverteidiger im ersten Rennen auf ihrem Mercedes-AMG GT4 vor dem Aston Martin GT4 von Christian Gisy noch den zweiten Rang für sich verbuchen konnten, gingen die weiteren Podiumsplätze in der GT4-Klasse im zweiten Sprintrennen an Ricardo Dort auf Mercedes und Moritz Gisy auf Aston Martin.

Da derjenige Fahrer in der GT Winter Series die meisten Punkte bekommt, der im stärksten Konkurrenzumfeld die beste Performance zeigt, übernimmt Theo Oeverhaus nach diesem ersten Rennwochenende mit seinen beiden makellosen Siegen in der GT4-Klasse die Tabellenführung.

Der zweite von vier Läufen der GT Winter Series findet am 15./16. Januar in Estoril statt. ■

SPORTWAGEN-NACHRICHTEN

KCMG IN DAYTONA
Das Team aus Hongkong startet mit Werksunterstützung bei den 24h von Daytona in der GTD-Pro-Klasse. Die drei Porsche-Piloten Patrick Pilet, Dennis Olsen und Laurens Vanthoor werden von KCMG-Eigengewächs Alexandre Imperatori unterstützt.

WEATHERTECH-DOPPEL
Das Team WeatherTech Racing rund um Cooper MacNeil baut gleich auf zwei Marken in Daytona. Zum einen setzt man einen Mercedes-AMG GT3 ein, zum anderen einen Porsche 911 GT3 R. MacNeil startet auf beiden Autos, die von Proton Competition betreut werden. Im Mercedes teilt er sich die Fahrzeit mit Maro Engel, Jules Gounon und Dani Juncadella, im Porsche mit Julien Andlauer, Matteo Cairoli und Alessio Picariello.

ROSSI FEHLTE IN ABU DHABI
Die 12h Abu Dhabi waren am vergangenen Wochenende eher schwach besetzt. Nur 12 GT3-Autos waren am Start, dazu drei GT4-Renner. Motorrad-Ass Valentino Rossi wollte ursprünglich dabei sein, musste aber aufgrund eines Kontakts mit einer mit Corona infizierten Person absagen. Der Sieg ging wie 2021 an das Team 2Seas Motorsport im Mercedes-AMG GT3 von Ben Barnicoat, Isa Al Khalifa und Martin Kodric. Das Trio hatte sich auch die Pole-Position für das in zweimal sechs Stunden aufgeteilte Rennen gesichert.

GLICKENHAUS IN WEC
Glickenhaus wird mit einem Auto an der Langstrecken-Weltmeisterschaft 2022 teilnehmen und und mit zwei Autos in Le Mans. Das Team hat im vergangenen Jahr nur drei Einsätze bestritten. Unter anderem war die Leistungsstärke im Vergleich mit Toyota ein Streitthema. Nun soll


XPB

Gleichheit herrschen. Zudem ist man mit einem neuen Brake-by-Wire-System ausgerüstet. Die Bremsen hatten zuletzt für Probleme gesorgt. Das Team wird weiterhin mit Joest Racing zusammenarbeiten und im März in Sebring in die Saison starten.

PAUL MILLER MIT BMW M4
Das amerikanische Team Paul Miller Racing wechselt in der GTD-Klasse der IMSA-Serie von Lamborghini zu BMW. Weil der M4 GT3 allerdings nicht rechtzeitig verfügbar ist, muss man in Daytona aussetzen und startet die Saison erst in Sebring.

GT-PROFIS VS. VERSTAPPEN
Am kommenden Samstag (15. Januar) balgen sich bekannte Namen wie Juan-Pablo Montoya, Matt Campbell, Bruno Spengler und Proton Competition mit Formel-1-Weltmeister Max Verstappen auf einer Strecke. Bei den „24h Le Mans Virtual“ treffen sie auf das Who's Who der E-Sport-Szene. Verstappen geht in der LMP-Kategorie unter anderem mit Felix Rosenqvist für das Team Redline an den Start. In der LMP-Kategorie sind 29 Autos gemeldet, in der GTE-Kategorie sind es 21.



MOTORSPORT IMAGES

Georgia on my Mind

Das zehnstündige „Petit Le Mans“ ist der Saisonhöhepunkt der Berg-und-Tal-Bahn Road Atlanta

Bei der Frage nach den Epizentren des US-Motorsports denkt man unweigerlich zuerst an Florida, Indiana, Kalifornien oder North Carolina. Doch auch der Pfirsich-Staat Georgia hat in Sachen Racing einiges zu bieten. Vielleicht sogar die Wahrheit über die NASCAR? MSa-Reporter Philipp Körner begab sich auf die Suche.

Von: **Philipp Körner**

Gordon Pirkle lässt es sich nicht nehmen, den ungewöhnlichen Besuch selbst durch die heiligen Hallen zu führen. In einem Südstaaten-Slang so breit wie die Gegengerade in Talladega erklärt der mittlerweile 85-Jährige im Schnelldurchlauf die rennsportliche Historie seines Heimatstaates Georgia. Immer im Mittelpunkt seiner rhythmisch vorgetragenen Geschichten: William Clyde „Bill“ Elliott, der NASCAR-Winston-Cup-Series-Meister des Jahres 1988.

Dem 16-fachen Gewinner des „Most Popular Driver Award“ hat die Kleinstadt Dawsonville ihre liebevoll gestaltete „Georgia Racing Hall of Fame“ zu verdanken, die rund eine Autostunde nördlich der Hauptstadt Atlanta gelegen ist. Denn der Großteil der Ausstellung stammt aus der privaten Sammlung des 66-jährigen „Awesome Bill from Dawsonville“, der bis heute Rennen fährt. In der vergangenen Saison trat er in der Superstar Racing Experience an – so etwas wie ein „Race of Champions“ auf kleinen Asphalt- und Dirt-Ovalen. Aber auch sein Sohn, William Clyde „Chase“ Elliott II, NASCAR-Cup-Champ der Saison 2020, hat in den letzten Jahren fleißig Erinnerungswürdiges zusammengetragen. So ist sein Meisterpokal der neue Höhepunkt der großen Ausstellungshalle.

Nun könnte man dementsprechend schnell auf die Idee kommen, dass man in eine Art lokalpatriotische Falle für naive amerikanische – und an diesem Tag auch deutsche – Touristen getappt wäre. Quasi ein langatmiger Dia-Abend mit der Familie Elliott, der daraufhin in Museumsform gegossen wurde. Doch die Hall of Fame gibt sich reichlich Mühe, auch vorher vergessene oder abseits der Staatsgrenzen unbekannte Helden vorzustellen. Neben den Heroen des frühen Stockcar-Sports – sei es nun auf Asphalt oder auf dem tiefroten Lehm des nach König Georg II. benannten Staates – werden auch diverse Pioniere anderer Disziplinen geehrt. Dragster, IndyCars, Sportwagen oder Motorräder: Alles wird zumindest thematisch angeschnitten.

Schneller als die Polizei

Den vielleicht bemerkenswertesten Fund macht man allerdings in einem abseits gelegenen, dunklen Gang, der an die Zeit des Bootleggings erinnert. Hierzu eine kurze Geschichtsstunde: Während der Zeit der Prohibition (1920–1933) existierten in den kaum zugänglichen Wäldern der Appalachen unzählige Schwarzbrennereien, die im Schutze der Nacht den anhaltend begehrten Stoff, Spitzname „Moonshine“, herstellten. Die heiße Ware wurde daraufhin von Boten in die boomenden Metropolen der Ostküste gebracht, wo nicht selten legendäre Gangster-Syndikate bereits auf die Lieferungen warteten. Da die örtliche Polizei den Kurieren auf die Schliche kam, fingen sie an, ihre Autos zu frisieren, um der Staatsgewalt nicht nur mit Fahrtalent, sondern auch mit den nötigen Extra-Pferdestärken zu entkommen.

> Das beschauliche Dawsonville hält sich für einen Geburtsort der NASCAR. Ob da ein Schluck vom legendären „Moonshine“ im Spiel gewesen ist?

Mit der Legalisierung des Fusels wurden viele der waghalsigen Lieferanten plötzlich arbeitslos (andere fuhren stattdessen den Steuerbehörden davon) und suchten nach neuen Möglichkeiten, ihr Können unter Beweis zu stellen. Der parallel aufkommende Stockcar-Sport wurde so zur passenden Bühne und bot dank satter Preisgelder eine perfekte Anschlussbeschäftigung. Aus einer der ersten übergeordneten Rennorganisationen, der National Association for Stock Car Auto Racing – kurz: NASCAR – wurde eine der großen Institutionen des Welt-Motorsports. So weit, so bekannt.

Die Heimat dieser immer gern erzählten Legende befindet sich aber eigentlich im nördlich gelegenen Nachbarstaat North Carolina, wo nicht nur ikonische Strecken wie der Hickory Speedway, sondern auch alle großen NASCAR-Teams zu Hause sind. Doch das, was auf dem Schild in der Georgia Racing Hall of Fame zu lesen ist, schickt sich an, einiges

auf den Kopf zu stellen: Das beschauliche Dawsonville hält sich wegen seiner Bootlegging-Historie für einen Geburtsort der NASCAR. Müssen wir die Geschichte nun neu schreiben? Oder ist da ein Schluck zu viel vom legendären „Moonshine" im Spiel gewesen? Das journalistische Interesse war endgültig geweckt!

Sportwagen und Gras

Das offizielle Ziel der dank der Grenzöffnung wieder möglichen Reise war das Saisonfinale der IMSA SportsCar Championship auf der Road Atlanta. Mit seinem Debüt im Jahr 1998 gehört das zehnstündige „Petit Le Mans" zwar zu den jüngeren Läufen im Sportwagenkalender, doch dank der großartigen Rennschlachten im Rahmen der American Le Mans Series gilt das Rennen schon länger als moderner Klassiker. Die nach Wanderschuhen verlangende Berg-und-Tal-Bahn, die trotz ihres markanten Namens immer noch eine Autostunde vom Flughafen Atlanta entfernt liegt, ist hingegen schon seit dem Jahr 1970 Teil der illustren US-Streckenszene. Seit jeher sind zwar Sportwagen-Rennen die Saisonhöhepunkte, doch auch NASCAR-, Motorrad- und jüngst Drift-Events haben zum Ruf der 4,088 Kilometer langen Bahn beigetragen. Idyllisch in einem hügeligen Wald gelegen, erinnert die Strecke stark an europäische Oldschool-Gegenstücke. Besonders der starke Anstieg am Ende der Esses führt obligatorisch zu Spa-Assoziationen. Gleichzeitig sorgen rustikale, notdürftig abgesicherte Mauern für den bekannten amerikanischen Charme. Track Limits? Sorry, nie gehört!



KÖRNER

Dirt-Tracks wie der Dixie Speedway sind das Herz des US-Rennsports



KÖRNER

Im Dawsonville Pool Room zelebriert man die Rennfahrer-Familie Elliott



KÖRNER

Bunt und detailverliebt ehrt die Georgia Racing Hall of Fame ihre Helden

Ähnlich wie die Oval-Kultur hat auch Georgias wichtigster Rundkurs eine wildere Drogenvergangenheit hinter sich. Ende der 1970er-Jahre kauften die berüchtigten Whittington-Brüder Don und Bill die Strecke und ließen viele in der Motorsport-Szene endgültig rätseln, wie das Brüderpaar aus Fort Lauderdale zu dem Reichtum kam, der ihnen nicht nur Siege in der IMSA, sondern auch bei den 24 Stunden von Le Mans 1979 bescherte. Im Fahrerlager wussten aber viele bereits, was die meist ungesponserten Autos auf die Strecke brachte. Ein bekannter Witz der damaligen Zeit lautet: Für was steht die Abkürzung IMSA wirklich? International Marijuana Smugglers Association!

Von ihrer Miami-Vice-Jugendphase lenkt die Road Atlanta allerdings dank schicker Neubauten und Renovierungen gekonnt ab. Vieles davon hat sie ihrem früheren Besitzer Don Panoz zu verdanken, der nicht nur, nun ja, charaktervolle Renn- und Straßenautos gebaut, sondern auch aus dem landwirtschaftlich geprägten Braselton eine Wirtschafts- und Reiseregion für Gutbetuchte gemacht hat. Die Weinanbauflächen und die Golfplätze liegen allerdings am anderen Ende der Stadt – und waren mangels Rennautos irrelevant.

Zugegeben: Das „Petit Le Mans" wäre unter normalen, unpandemischen Umständen nicht die erste Wahl gewesen. Dafür haben Daytona und Sebring eine etwas intensivere Vergangenheit zu bieten. Doch wer auf Sportwagen, Lagerfeuer-Romantik und BBQ made in Georgia steht, kann für Ende September schon mal seine Koffer packen. Stichwort BBQ: Zurück nach Dawsonville, ich schulde Ihnen ja eine Auflösung.

Geister der Saison

Da sind wir nun also wieder im Dawson County, in welches wir vor hundert Jahren angesichts der vielen misstrauischen Fragen wahrscheinlich gar nicht erst reingelassen worden wären. Sei's drum. Statt Motorensounds aus plärrenden Museums-Lautsprechern gibt es nun zischendes Frittierfett und hungrige Burger-Bestellungen zu hören. Der Dawsonville Pool Room liegt gegenüber des zentralen Kreisverkehrs und erfreut sich einer großen Kundschaft. Unsere Bedienung winkt allerdings ab: „Ach, beim letzten NASCAR-Rennen war es viel voller." Dass auch hier die Familie Elliott Dreh- und Angelpunkt des regionalen Lebens und Selbstverständnisses ist, weiß jede Wand des etwas in die Jahre gekommenen Diners zu belegen. Überall hängen gerahmte Zeitungsartikel und Fotos, die leicht vergilbt von den Heldentaten berichten. Auf zwei Fernsehern läuft zudem das Phoenix-Finalrennen in Dauerschleife. Fast so, als ob man heimlich hofft, dass Chase Kyle Larson doch noch vom Thron schubst. Ich kann Ihnen versichern: Nach einem Philly Cheesesteak mit reichlich Beilagen sah es nicht viel besser aus.

Und genau hier ist wahrscheinlich die Wahrheit zu finden. Denn genauso wenig, wie die Elliotts die Earnhardts sind, ist Dawsonville Charlotte oder Daytona. Doch am Südende der Appalachen will man stolz auf seine Jungs sein, von denen der lokale Motorsport-Historiker Michael Bell zu berichten weiß: Wer sie treffen will, muss einfach nur in den örtlichen Baumarkt gehen. Und auch als strenggläubige Gemeinschaft nimmt man es mit dem Bootlegging nicht ganz so genau. Selbst der nette ältere Herr vom Anfang hatte sich daran mal probiert. Jetzt ist er lieber der Betreiber des Pool Rooms.

Auf der Fahrt zurück nach Atlanta steht noch ein letzter Stopp auf der Agenda: der Dixie Speedway. Zwar ist die Saison schon längst gelaufen, doch der Sonnenuntergang lässt den roten Lehm einladend leuchten. Überall „kündigen" Plakate die verstrichenen Rennen an und machen ungewollt Lust auf 2022. Im Kopf male ich mir den spritzenden Dreck und die neuen Helden aus. Denn: Geschichte ist, was man selbst daraus macht. ■



RED BULL

Hetzjagd über anderthalb Wochen: Nasser Al-Attiyah (Toyota) wird von Sébastien Loeb im BRX Hunter verfolgt

Cool Runnings

Nasser Al-Attiyah und Mathieu Baumel spielen in der arabischen Wüste ihre Wettbewerbsroutine aus und kontrollieren die Konkurrenz. Diese konnte das Tempo zwar mitgehen, hadert aber mit Navigationsfehlern oder technischen Problemen. Die Überraschung: Während Audis komplexes Antriebssystem auf Anhieb fehlerfrei funktioniert, gaben die Stoßdämpfer Rätsel auf.

Von: **Reiner Kuhn**

Die Dakar-Gemeinde tobt weiter durch Saudi-Arabien. Am Wochenende nutzten die Teams die Halbzeitpause, um im beim Flughafen der Hauptstadt Riad gelegenen Biwak kurz durchzuatmen, sich den gröbsten Sand der ersten Rallye-Woche aus den Kleidern zu schütteln und ihre Gerätschaften rundzuerneuern.

Während Toyota Gazoo (Al-Attiyah, De Villiers, Lategan), BRX Prodrive (Loeb, Roma, Terranova), Overdrive Toyota (Al-Rajhi, Alvarez, Ten Brinke) oder auch die mit fünf Kunden-Minis angetretene X-raid-Truppe aus Hessen sowie der erstaunlich starke Einzelkämpfer Martin Prokop im selbst entwickelten Ford F150 T1.1 keine außergewöhnlichen Probleme meldeten und es bei Routine-Checks belassen konnten, brannten die Lichter in den Servicezelten von Audi länger.

Achillesferse Dämpfer

Zwar waren die Experimental-Boliden vom Start weg bei der Musik, aber alle drei RS-Q-e-tron-Besatzungen haderten mit maladen Reiger-Dämpfern an der Hinterhand. „Wir haben zigtausend Kilometer in Spanien und Marokko getestet und dabei keinerlei Probleme gehabt“, berichtet Stéphane Peterhansel.

Der Rekord-Sieger strandete schon am zweiten Tag im Gelände und muss fortan den fliegenden Service für seine Teamkollegen Carlos Sainz und Mattias Ekström geben. Die interne Rollenverteilung zwischen „El Matador“ und dem Schweden schien früh geklärt. Sainz gab den Mittelstürmer und holte den ersten Etappen-Sieg für die Neulinge, war aber auch schon zweimal auf die Hilfe von Peterhansel angewiesen, um das Etappenziel im Zeitfenster zu erreichen. Auch Ekström haderte mit defekten Dämpfern, brachte aber seinen Dienstwagen ins Ziel. Der Schwede hat sich bei seinem Dakar-Debüt im Auto zur vorläufigen Nummer eins im Team gemausert. Vor und nach dem Ruhetag verpasste er seinen ersten Etappensieg knapp, am Montag platzte der Knoten. Ekström gewann die 395 Kilometer von Al Dawadimi nach Wadi Ad Dawasir. Auf die Top 10 fehlen dem Elften nur neun Minuten, Sainz liegt über ein Stunde hinter ihm.

> „Wir haben zigtausend Kilometer in Spanien und Marokko getestet und dabei keinerlei Probleme mit den Stoßdämpfern gehabt.“
>
> Stéphane Peterhansel

Weil die Audis mit dem Sieg nichts zu tun haben, haben sich die anfangs erhitzten Gemüter beruhigt. Das Feuer kann aber schnell wieder aufflammen. Die FIA veröffentlichte erst am Abend vor dem Ruhetag ein nur drei Seiten umfassendes Basis-Reglement für die „T1 U“ genannte Unlimited-Klasse. „Die Audis sind extrem schnell. Spätestens wenn sie problemfrei durchfahren, geht der Stress um eine korrekte Einstufung richtig los“, ahnt Prodrive-Boss David Richards.

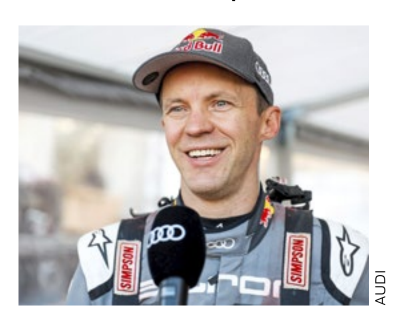
Schon drei Tagessiege

Der Chef des BRX-Teams hat bisher gute Laune. Orlando Terranova feierte einen Etappenerfolg und rangiert mit rund eineinhalb Stunden Rückstand auf Rang 5. Teamkollege Sébastien Loeb hat als Zweiter schon zwei Tagessiege auf seinem Konto und konnte den Halbzeit-Respektabstand von 50 Minuten auf den vom Start führenden Nasser Al-Attiyah auf 38 Minuten verkürzen. Der große Gegenschlag indes gelang bis Redaktionsschluss nicht. Zwar mühte sich der Katari am Montag gegen Ende nach Differenzialschaden mit Zweiradantrieb Richtung Etappenziel, aber auch Loeb verlor mit einem Reifenschaden Zeit und konnte wieder einmal nur Minuten aufholen.



RED BULL

Hast du mal 'nen Dämpfer? Peterhansel bringt zwei Mal Ersatzteile für Sainz



AUDI

Mattias Ekström: Der Auto-Rookie gewann seine erste Dakar-Etappe



RED BULL

Bisher kein Absturz: Jakub Przygonski und Timo Gottschalk im Buggy

Zwischen den beiden BRX-Piloten hat sich Yazeed Al-Rajhi mit Copilot Michael Orr im Kunden-Toyota des Teams Overdrive festgeklemmt. Lucio Alvarez, in einem weiteren Toyota Überraschungsmann der ersten Woche, kann seinen Traum vom Spitzen-Ergebnis dagegen nach technisch bedingten drei Stunden Zeitverlust zu Wochenbeginn begraben. Ein Muster an Konstanz gibt bisher das Mini-Duo Jakub Przygonski und Beifahrer Timo Gottschalk ab. Im besten Hecktriebler liegen der Pole und der Deutsche im Ex-Werks-Mini-Buggy auf Rang 4.

Der Mann an der Spitze scheint sich nur noch selbst schlagen zu können, merkt aber nach einer perfekten ersten Halbzeit, dass die zweite kein Selbstläufer ist: „Wir müssen weiter cool bleiben, unser eigenes Tempo gehen und genau darauf achten, was die anderen machen", sagt Nasser Al-Attiyah. Ab Mittwoch trennen ihn und Mathieu Baumel noch drei Etappen und knapp 900 Wertungskilometer vom vierten Dakar-Erfolg. ■

„Nasser müsste einen Fehler machen"

Sébastien Loeb liegt weiter aussichtsreich im Rennen, an einen Sieg mag der 47-jährige Rekord-Weltmeister dennoch nicht so recht glauben.

Von: **Reiner Kuhn**

Wie zufrieden sind Sie mit dem bisherigen Dakar-Verlauf?
Insgesamt gab es mehr Positives als Negatives. Vom Speed her war es prima. Leider haben wir zweimal ordentlich Zeit verloren. Einmal mussten wir uns mit Frontantrieb durch die Dünen kämpfen und haben 35 Minuten verloren. Auf der sechsten Etappe kamen durch einen Navigationsfehler weitere 15 Minuten hinzu.

Ist die Navigation in diesem Jahr schwieriger?
Ich denke nicht. Auf der sechsten Etappe haben wir uns einfach nicht an unsere eigenen Vorgaben gehalten. Statt kurz zurückzufahren und neu zu beginnen, haben wir es mal links, mal rechts probiert und es uns mit der Hin-und-her-Fahrerei selbst versaut.

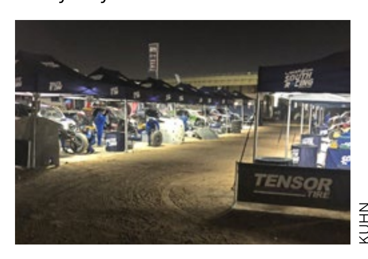
Aktuell liegen sie auf Rang 2. Was ist noch drin?
Nicht so viel. Bei 45 Minuten Rückstand wird es selbst bei der Dakar schwer, aus eigener Kraft zu gewinnen. Nasser müsste einen groben Fehler machen oder ein technisches Problem haben. Aber wir werden weiter Druck machen.

Direkt nach der Dakar geht es zur Rallye Monte Carlo. Wie ist der Plan?
Schon die Anreise ist sportlich. Am Samstag fliege ich von hier in die Schweiz und am Sonntagvormittag nach Monte Carlo. Am Nachmittag habe ich noch einen kurzen Test im Ford Puma Rally1, bevor am Montag die Streckenbesichtigung beginnt.

Wie geht es danach weiter?
In der Rallye-WM ist nach der Monte alles offen. Stand heute werde ich für BRX die Rallye-Raid-WM bestreiten und nochmals in der Extreme E antreten.

AUS DEM BIWAK

BEEINDRUCKEND
Die hessische South-Racing-Truppe stellt mit 160 Teammitgliedern aus 28 Nationen das größteTeam. Betreut werden fünf T3-Can-Am-Prototypen, darunter die beiden Leader aus Mattias Ekströms EKS-Team, sowie 16 seriennahe Can Am T4 im Programm „Arrive & Drive" , unter anderem für Rallye-Amazone Molly Taylor.



KUHN

BEACHTLICH
Als erster Lauf der FIA Rallye-Raid-WM stellt die Dakar auch den Weltverband vor neue Herausforderungen. Da bis zum Ruhetag schon knapp 70 Stewart-Entscheidungen und über 200 Strafen der Rennleitung vorlagen, musste das FIA-Meldesystem von zwei- auf dreistellige Zahlenkombinationen erweitert werden.

BEDIENT
Neben WRC2-Welt- und Rallye-Europameister Andreas Mikkelsen reiste auch sein Red-Bull-Junior-Teamkollege Guillaume de Mevius am Ruhetag ab. Nach Überschlägen waren die Sicherheitskäfige der T3-Leichtgewicht-Prototypen beschädigt, die FIA verweigerte die Weiterfahrt.

BEWÄHRT
In der „Bulli-Parade" sind zur Halbzeit noch 51 der 56 gestarteten Racetrucks dabei. Vorjahressieger Dmitry Sotnitov führt vor zwei Kamaz-Teamkollegen. Janus van Kasteren (Iveco) liegt als „Best of the Rest" mit einer guten Stunde Rückstand auf Rang 4.

BEFRUCHTEND
Am Ruhetag rief der Veranstalter zur „Dakar Future"-Pressekonferenz. Auf der Bühne wurden neue Technologien, Konzepte und Ideen präsentiert. Die Bandbreite reichte von nachhaltigem Sprit über vollelektrische T3-Wüstenhüpfer, Audis RS Q e-tron bis zum Wasserstoff-Truck. Der französische Tausendsassa Guerlain Chicherit präsentierte einen Prototyp seines mit Wasserstoff befeuerten T1-Buggys. Ab 2024 soll er ins Renngeschehen eingreifen.



KUHN

BEFREUNDET
Ihre Zelte stehen im Biwak schon länger zusammen. Doch nach Daniel Schröder ist jetzt auch der Dakar-Privatier Markus Walcher im Nissan Navara T1 am Start. Weitere Parallelen: Die beiden Deutschen werden von ihren Dakar-infizierten Väter betreut.

BEENDET
Auf der fünften Etappe musste Romain Dumas den von Nasser Al-Attiyah kurzfristig zur Verfügung gestellten Toyota Hilux mit Getriebeschaden abstellen. Auf den Einbau des zum Ruhetag angelieferten Ersatzgetriebes verzichtete der Le-Mans-Sieger und stieg vorzeitig aus. ■ RK



Weniger Flügel, mehr Leistung, mehr Gewicht. Das ist der neue Hyundai i20 Rally1

HYUNDAI

Rallye-WM

Hyundai zeigt i20 Rally1

Hyundai zeigt seinen künftigen Hybrid-Boliden wenige Tage vor der gemeinsamen WM-Präsentation. Auch optisch sind die Unterschiede des brandneuen i20 Rally1 zum WRC-Vorgänger enorm.

Von: **Reiner Kuhn**

Jetzt geht es Schlag auf Schlag. Fünf Tage, bevor mit dem Start vor dem Casino in Monte Carlo eine neue Ära in der Rallye-WM beginnt, ruft an diesem Samstag der WM-Promoter alle Werksteams mit ihren Crews und Fahrzeugen zur gemeinsamen Präsentation nach Salzburg in den Hangar 7. Erwartet wird auch der neue FIA-Präsident Mohammed Ben Sulayem.

Hyundai wollte bis dahin scheinbar nicht warten und zeigte seinen neuen Hybrid-Boliden schon vorab. Der erstmals auf einem Rohrrahmenchassis aufgebaute i20 Rally1 kommt nicht nur mit komplett neuen Innenleben daher, sondern unterscheidet sich auch optisch gravierend von seinem Vorgänger.

Zwar thront auch weiterhin ein mächtiges Flügelwerk am Fahrzeugheck, die vielen kleinen Flaps an der Fahrzeugfront sind reglementbedingt aber ebenso verschwunden wie die Öffnungen an den hinteren Kotflügeln. Gut zu erkennen sind die großen Lufteinlässe zur Kühlung des Hybridblocks, die Hyundai hinter den hinteren Seitenscheiben und damit höher als die Konkurrenz von M-Sport Ford und Toyota platziert. Auf den ersten Bildern ebenfalls gut zu erkennen ist die neu gestaltete Heckschürze mit dem nun per Reglement deutlich höher und ohne Längsfinnen daherkommenden Diffusor.

Der mit Hyundai in seine neunte Saison gehende Thierry Neuville wird ebenso bei allen 13 WM-Läufen am Start stehen wie der im dritten Jahr für das im fränkischen Alzenau beheimatete Werksteam startende Ott Tänak, Weltmeister von 2019. Im dritten Werkswagen der Hersteller-Champions von 2019 und 2020 sitzt zumeist Junior Oliver Solberg. Routinier Dani Sordo soll dagegen bevorzugt bei jenen WM-Rallyes übernehmen, wo sich das Hyundai-Team einen taktischen Vorteil von einer hinteren Startposition verspricht. ■

Rallye-WM

Monte-Debüt für Griebel

Premiere für Marijan Griebel. Der amtierende Deutsche Rallye-Meister tritt im Opel Corsa Rally4 beim WM-Auftakt rund um Monte Carlo an.

Sein letzter WM-Auftritt wird für immer in Erinnerung bleiben. Bei der Rallye Deutschland 2018 stürmte Marijan Griebel im Citroën DS3 WRC auf Gesamtrang 8 und holte vier WM-Punkte. Sieben Mal rückte der 32-jährige Pfälzer bei seinem deutschen Heimspiel aus, je einmal bei den Schotterläufen in Portugal und Polen.

Seinen zehnten WM-Start wird der amtierende Deutsche Rallye-Meister bei der traditionsreichen Rallye Monte Carlo (20.–23. Januar) bestreiten und sich mit einem Opel Corsa Rally4 des belgischen BMA-Teams der Konkurrenz stellen. „Die Monte kenne ich als Begleiter meines Förderers Armin Kremer und weiß daher, was auf mich zukommt“, so Griebel, an dessen Seite erneut Alexander Rath Platz nehmen wird. ■ RK



ADAC

Bekannte Paarung: Griebel kennt den Opel Corsa Rally4 von der Barum Rallye

FIA Rally-Star-Programm

Euro-Finale in Buxtehude

Ende Januar steigt auf dem Estering bei Buxtehude das Europa-Finale für das weltweite FIA Rally-Star-Programm.

Mit dem Rally-Star-Programm sucht die FIA nach den Champions von morgen. In drei Stufen sollen die Talente im Alter zwischen 16 und 25 Jahren bis in den Spitzensport geführt werden und der Rally-Star nach insgesamt vier intensiven Förderjahren in der Rally1-Kategorie landen.

Nachdem die Landesverbände im Vorjahr ihre Basis-Sichtungen abgeschlossen haben, folgt vom 28. bis 30 Januar mit dem Europafinale die erste von sechs Kontinental-Ausscheidungen, die allesamt 2022 stattfinden. Auf dem Estering bei Buxtehude kämpfen 67 Männer und 15 Frauen aus 17 Ländern um einen Platz in jenem FIA-Trainingsprogramm, das 2023 sechs Rallyes in einem von M-Sport eingesetzten Ford Fiesta Rally3 beinhaltet. Für vier von weltweit sechs Jungtalenten geht die intensive Förderung 2024 in der Junioren-WM weiter. ■ RK



FIA

Entscheidungshilfe: Beim Kontinentalfinale setzt die FIA auf Cross Karts





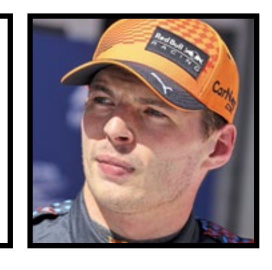
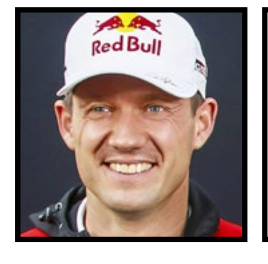
XPB

Wählen Sie die Besten:
Modelle & Fahrer 2021

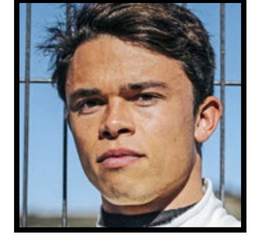
Mitmachen und wertvolle Preise gewinnen!





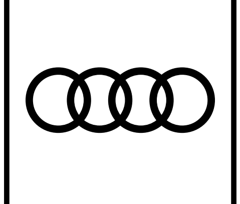






















1. Preis 1 x 1 Peugeot-Scooter Speedfight 4 Sportline

2. Preis 1 x 1 Satz Design-Felgen DOTZ Suzuka blaze



in Kooperation mit





Wählen Sie die Fahrer und

A Formel 1
F Langstrecke Nürburgring
B Formelsport
G Rallye
C Prototypen
H Tourenwagen
D GT-Sport international
J Nachwuchs
E GT-Sport national
K Sonderpreis

A) Formel 1

Nr.	Name	Land/Team	Nr.	Name	Land/Team	Nr.	Name	Land/Team	Nr.	Name	Land/Team
A 01	Fernando Alonso	E/Alpine	A 04	Charles Leclerc	MC/Ferrari	A 07	Carlos Sainz jr.	E/Ferrari	A 10	Sebastian Vettel	D/Aston Martin
A 02	Pierre Gasly	F/AlphaTauri	A 05	Lando Norris	GB/McLaren	A 08	Mick Schumacher	D/Haas	A 11	Fahrer nach Wahl	
A 03	Lewis Hamilton	GB/Mercedes	A 06	George Russell	GB/Williams	A 09	Max Verstappen	NL/Red Bull			

B) Formelsport

Nr.	Name	Land/Serie	Nr.	Name	Land/Serie	Nr.	Name	Land/Serie	Nr.	Name	Land/Serie
B 12	David Beckmann	D/Formel 2	B 15	Dennis Hauger	N/Formel 3	B 18	Théo Pourchaire	F/Formel 2	B 21	Guanyu Zhou	RC/Formel 2
B 13	Jamie Chadwick	GB/W Series	B 16	Álex Palou	E/IndyCar	B 19	David Schumacher	D/Formel 3	B 22	Fahrer nach Wahl	
B 14	Nyck de Vries	NL/Formel E	B 17	Oscar Piastri	AUS/Formel 3	B 20	Lirim Zendeli	D/Formel 2			

C) Prototypen

Nr.	Name	Land/Serie	Nr.	Name	Land/Serie	Nr.	Name	Land/Serie	Nr.	Name	Land/Serie
C 23	Filipe Albuquerque	P/IMSA	C 26	Luis Felipe Derani	BR/IMSA	C 29	Laurents Hörr	D/ELMS	C 32	Harry Tincknell	GB/IMSA
C 24	Tom Blomqvist	GB/WEC	C 27	António F. da Costa	P/WEC	C 30	Kamui Kobayashi	J/WEC	C 33	Fahrer nach Wahl	
C 25	Mike Conway	GB/WEC	C 28	Robin Frijns	NL/WEC	C 31	Felipe Nasr	BR/IMSA			

D) GT-Sport international

Nr.	Name	Land/Serie	Nr.	Name	Land/Serie	Nr.	Name	Land/Serie	Nr.	Name	Land/Serie
D 34	Mirko Bortolotti	I/GT3-Sport	D 37	Antonio García	E/GTLM	D 40	Nick Tandy	GB/GT-Sport	D 43	Laurens Vanthoor	B/GT-Sport
D 35	Maro Engel	D/GT3-Sport	D 38	Alex Pier Guidi	I/GT-Sport	D 41	Nicki Thiim	DK/GT-Sport	D 44	Fahrer nach Wahl	
D 36	Kévin Estre	F/GT-Sport	D 39	Alessio Rovera	I/GT-Sport	D 42	Dries Vanthoor	B/GT3-Sport			

E) GT-Sport national

Nr.	Name	Land/Serie	Nr.	Name	Land/Serie	Nr.	Name	Land/Serie	Nr.	Name	Land/Serie
E 45	Michi Ammermüller	D/GT Masters	E 48	Ben Green	GB/DTM Trophy	E 51	Christopher Mies	D/GT Masters	E 54	Kelvin van d. Linde	ZA/DTM
E 46	Ricardo Feller	CH/GT Masters	E 49	Mathieu Jaminet	F/GT Masters	E 52	Gabriele Piana	I/GT4 Germany	E 55	Fahrer nach Wahl	
E 47	Maximilian Götz	D/DTM	E 50	Liam Lawson	NZ/DTM	E 53	Michael Schrey	D/GT4 Germany			

F) Langstrecke Nürburgring

Nr.	Name	Land/Serie	Nr.	Name	Land/Serie	Nr.	Name	Land/Serie	Nr.	Name	Land/Serie
F 56	Danny Brink	D/NLS	F 59	Kévin Estre	F/24h	F 62	Philipp Leisen	D/NLS	F 65	Neil Verhagen	USA/NLS
F 57	Matteo Cairoli	I/24h	F 60	Daniel Harper	GB/NLS	F 63	Christopher Rink	D/NLS	F 66	Fahrer nach Wahl	
F 58	Michael Christensen	DK/24h	F 61	Max Hesse	D/NLS	F 64	Frank Stippler	D/NLS & 24h			

G) Rallye

Nr.	Name	Land/Serie	Nr.	Name	Land/Serie	Nr.	Name	Land/Serie	Nr.	Name	Land/Serie
G 67	Elfyn Evans	GB/Rallye-WM	G 70	Timmy Hansen	S/Rallycross-WM	G 73	Thierry Neuville	B/Rallye-WM	G 76	Kalle Rovanperä	FIN/Rallye-WM
G 68	Marijan Griebel	D/DRM	G 71	Johan Kristoffersson	S/Rallycross-WM	G 74	Sébastien Ogier	F/Rallye-WM	G 77	Fahrer nach Wahl	
G 69	Kevin Hansen	S/Rallycross-WM	G 72	Andreas Mikkelsen	N/ERC & WRC2	G 75	Stéph. Peterhansel	F/Cross-Country			

H) Tourenwagen

Nr.	Name	Land/Serie	Nr.	Name	Land/Serie	Nr.	Name	Land/Serie	Nr.	Name	Land/Serie
H 78	Martin Andersen	DK/TCR Germany	H 81	Yann Ehrlacher	F/WTCR	H 84	Kyle Larson	USA/NASCAR	H 87	Frédéric Vervisch	B/WTCR
H 79	Mikel Azcona	E/TCR Europe	H 82	Mattias Ekström	S/ETCR	H 85	Ashley Sutton	GB/BTCC	H 88	Fahrer nach Wahl	
H 80	Robert Dahlgren	S/STCC	H 83	Luca Engstler	D/TCR Germany	H 86	Shane v. Gisbergen	NZ/Supercars			

J) Nachwuchs

Nr.	Name	Land/Serie	Nr.	Name	Land/Serie	Nr.	Name	Land/Serie	Nr.	Name	Land/Serie
J 89	Giacomo Altoè	I/GT-Sport	J 92	Nico Gruber	A/TCR	J 95	Moritz Oberheim	D/NLS	J 98	Florian Vietze	D/Tourenwagen
J 90	Oliver Bearman	GB/Formel 4	J 93	Laurin Heinrich	D/Markenpokale	J 96	Nico Otto	D/NLS	J 99	Fahrer nach Wahl	
J 91	Adrien Fourmaux	F/Rallye-WM	J 94	Charles Milesi	F/Prototypen	J 97	Oliver Solberg	N/Rallye			

K) Sonderpreis

Nr.	Name	Land/Serie	Nr.	Name	Land/Serie	Nr.	Name	Land/Serie	Nr.	Name	Land/Serie
K 100	Uwe Alzen	D/Breitensport	K 103	Tim Heinemann	D/Breitensport	K 106	Stephan Reuter	D/Youngtimer	K 109	Larry ten Voorde	NL/Markenpokal
K 101	Ayhancan Güven	TR/Markenpokale	K 104	Louis Henkefend	D/Markenpokale	K 107	Robin Rogalski	PL/Markenpokal	K 110	Fahrer nach Wahl	
K 102	Daniel Haager	D/Breitensport	K 105	Norbert Kiss	H/Truckracing	K 108	Dario Stanco	CH/Breitensport			

Modelle 2021!

Liebe Leserinnen und Leser! Dies ist der zweite Aufruf, um an unserer Leserwahl zum „Racer des Jahres 2021" teilzunehmen. Sie finden hier noch einmal eine Übersicht über alle Fahrer (links) und Fahrzeugmodelle (unten), die wir zur Wahl gestellt haben. Zur Erinnerung: Machen Sie bitte bei den Fahrern von der Möglichkeit Gebrauch, Ihren persönlichen Favoriten zu wählen, falls er/sie nicht in der Vorauswahl steht. Wie Sie mitmachen und was Sie gewinnen können, lesen Sie auf S. 24/25.

L GT-Fahrzeuge bis 500 PS
O Tourenwagen bis 350 PS
M GT-Fahrzeuge über 500 PS
P Tourenwagen über 350 PS
N Rallye
Q Markenpokal

L) GT-Fahrzeuge bis 500 PS

- **L 111** Alpine A110 (GT4)
- **L 112** Aston Martin Vantage (GT4)
- **L 113** Audi R8 LMS (GT3 & GT2)
- **L 114** BMW M4 (GT4)
- **L 115** Chevrolet Camaro (GT4)
- **L 116** Ford Mustang (GT4)
- **L 117** Ginetta G55/G56 (GT4)
- **L 118** KTM X-Bow (GT4)
- **L 119** McLaren 570 S (GT4)
- **L 120** Mercedes-AMG GT (GT4)
- **L 121** Porsche 718 Cayman (GT4)
- **L 122** Toyota Supra (GT4)

M) GT-Fahrzeuge über 500 PS

- **M 123** Acura/Honda NSX (GT3)
- **M 124** Aston Martin Vantage (GTE/GT3)
- **M 125** Audi R8 LMS (GT3/GT2)
- **M 126** Bentley Continental (GT3)
- **M 127** BMW M4 (GT3)
- **M 128** BMW M6 (GTE)
- **M 129** BMW M8 (GTLM)
- **M 130** Chevrolet Corvette C7 (GT3)
- **M 131** Chevrolet Corvette C8 (GTE/GTLM)
- **M 132** Ferrari 488 GTB (GTE/GTLM & GT3)
- **M 133** Glickenhaus SCG004C (Langs. Nürburgr.)
- **M 134** KTM X-Bow GT2 (GTX)
- **M 135** Lamborghini Huracán (GT3 & GT2)
- **M 136** Lexus RC F GT3 (GTD)
- **M 137** McLaren 720 S GT3
- **M 138** Mercedes-AMG (GT GT3)
- **M 139** Nissan GT-R (GT3 & Super GT)
- **M 140** Porsche 911 (GTE/GTLM, GT3 & GT2)
- **M 141** Toyota Supra (Super GT)

N) Rallye

- **N 142** Abarth 124 (Rallye)
- **N 143** Alpine A110 (Rallye)
- **N 144** Audi S1 (Rallycross)
- **N 145** Citroën C3 (Rallye)
- **N 146** Ford Fiesta (Rallye/Rallycross)
- **N 147** Hyundai i20 (Rallye/Rallycross)
- **N 148** Mini Cooper (Rallycross)
- **N 149** Mini Countryman (Cross-Country)
- **N 150** Opel Corsa (Rallye)
- **N 151** Peugeot 208 (Rallye & Rallycross)
- **N 152** Peugeot 3008 (Cross-Country)
- **N 153** Porsche Cayman (Rallye)
- **N 154** Renault Clio (Rallycross)
- **N 155** Renault Mégane (Rallycross)
- **N 156** SEAT Ibiza (Rallycross)
- **N 157** Skoda Fabia (Rallye/Rallycross)
- **N 158** Toyota Hilux (Cross-Country)
- **N 159** Toyota Yaris (Rallye)
- **N 160** VW Polo (Rallye/Rallycross)

O) Tourenwagen bis 350 PS

- **O 161** Alfa Romeo Giulietta (TCR)
- **O 162** Audi RS 3 (TCR)
- **O 163** Cupra León (TCR)
- **O 164** Honda Civic (TCR)
- **O 165** Hyundai Elantra (TCR)
- **O 166** Hyundai i30 (TCR)
- **O 167** Hyundai Veloster (TCR)
- **O 168** Lynk & Co 03 (TCR)
- **O 169** MG 6 (TCR)
- **O 170** Opel Astra (TCR)
- **O 171** Peugeot 308 (TCR)
- **O 172** Renault Mégane (TCR)
- **O 173** VW Golf (TCR)

P) Tourenwagen über 350 PS

- **P 174** Alfa Romeo Giulia (ETCR)
- **P 175** BMW 330i M (BTCC)
- **P 176** Chevrolet Camaro (NASCAR)
- **P 177** Cupra León (ETCR & BTCC)
- **P 178** Ford Focus (BTCC)
- **P 179** Ford Mustang (NASCAR & Supercars)
- **P 180** Holden Commodore (Supercars)
- **P 181** Honda Civic (BTCC)
- **P 182** Hyundai i30 Fastback (BTCC)
- **P 183** Hyundai Veloster (ETCR)
- **P 184** Infiniti Q50 (BTCC)
- **P 185** Toyota Camry (NASCAR)
- **P 186** Toyota Corolla (BTCC)
- **P 187** Vauxhall Astra (BTCC)

Q) Markenpokal

- **Q 188** Alpine A110 (Europa Cup)
- **Q 189** Audi R8 LMS (Seyffarth Cup)
- **Q 190** BMW M2 (Cup)
- **Q 191** Ferrari 488 GTB (Challenge)
- **Q 192** Ford Fiesta (Sprint Cup)
- **Q 193** Lamborghini Huracán (Trofeo)
- **Q 194** Mazda MX-5 (Cup)
- **Q 195** Mini John Cooper Works (Challenge)
- **Q 196** Peugeot 208 (Ultimate Cup Series)
- **Q 197** Porsche 718 Cayman (Spr. Chall.)
- **Q 198** Porsche 911 (Supercup/Cups)
- **Q 199** Renault Clio (Cup Europe)
- **Q 200** Smart EQ fortwo (e-cup)
- **Q 201** Suzuki Swift (Cup Europe)
- **Q 202** VW Up (Tourenwagen Junior Cup)

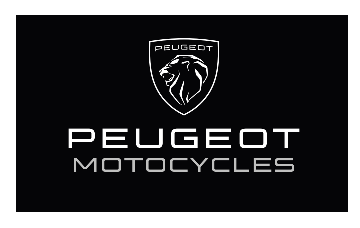
VOLLGAS-PREISE

1. Preis

1x1 Peugeot-Scooter Speedfight 4 Sportline

SPORTLICH UND STILSICHER in jeder Lebenslage ist der Gewinner des 1. Preises unterwegs. Der Peugeot Speedfight ist mit über einer halben Million verkauften Exemplaren längst eine Legende unter den Motorrollern: Kompakt, agil und mit einem rassigen Viertakt-Motor bietet er auch in der vierten Generation außergewöhnlichen Fahrspaß. In der Sportline sorgt er zudem optisch für einen besonders dynamischen Auftritt. In Sachen Sicherheit setzt der französische Bestseller mit Shuricane-Scheibenbremsen und Radialbremssattel Maßstäbe. Ein echter Rebell, der gerne zeigt, was er draufhat.

Wert: rund 3000 Euro
www.peugeot-motocycles.de



1x1 Satz Design-Felgen DOTZ Suzuka blaze

2. Preis



ANSPRUCHSVOLLES UND AGGRESSIVES DESIGN, entwickelt mit hochqualitativer Technik: Dafür steht die Design-Felge DOTZ Suzuka, die aufgrund ihres großen Erfolges um die Farbvariante „blaze" in Silber mit frontpolierten Speichen erweitert wurde. Ein speziell entwickelter Lack mit extra Metallic-Partikeln erzeugt einen doppelten Glanzeffekt. Verfügbar ist der dank ABE für viele Fahrzeuge genehmigungsfreie Satz Felgen für den Gewinner des 2. Preises in den Größen 18 bis 20 Zoll.

Wert: bis zu 1500 Euro
www.dotz-wheels.com



3. Preis



1x1 Reise zur MotoGP am Sachsenring mit Liqui Moly

RASANTES RENNERLEBNIS Sie möchten den LIQUI MOLY Motorrad Grand Prix 2022 am Sachsenring in exklusiver, entspannter und facettenreicher Atmosphäre genießen und auch einmal einen Blick hinter die Kulissen werfen? Dem Gewinner des 3. Preises winkt ein exklusives Wochenend-Ticket inklusive Zugang zum VIP-Village.

Wert: ca. 1000 Euro
www.liqui-moly.com

1x1 Satz UHP-Reifen Kumho Ecsta PS71

4. Preis

SCHNELL UND SICHER Der Kumho Ecsta PS71 ist ein Ultra-High-Performance-Reifen für viele Fahrzeugklassen, der über die neueste High Dispersible Micro Silica-Laufflächenmischung für perfekten Grip sowohl bei Nässe als auch bei Trockenheit verfügt. Der geräuscharme und rollwiderstandsoptimierte Reifen zeichnet sich durch sehr gute Handling- und Bremseigenschaften, hervorragende Aquaplaning-Eigenschaften sowie eine hohe Laufleistung aus. Der Ecsta PS71 wurde für sein herausragendes Design mit dem iF Design Award ausgezeichnet und ist in insgesamt 44 Größen von 16 bis 20 Zoll erhältlich.
Wert: bis zu 1000 Euro
www.kumhotire.de

KUMHO TYRES

1x1 Eibach Performance-Paket

5. Preis

QUALITÄT AUS DEM SAUERLAND Der Gewinner des 5. Preises darf sich über ein Performance-Paket aus dem Hause Eibach freuen. Dieses besteht aus einem Satz Eibach PRO-KIT- bzw. SPORTLINE-Federn Ihrer Wahl. Zusätzlich können Sie sich einen Satz Eibach PRO-SPACER- Spurverbreiterungen nach Wunsch aussuchen.
Wert: bis zu 750 Euro **www.eibach.de**





1x1 Gutschein für den Liqui Moly Onlineshop

6. Preis

ÖLE, PFLEGE UND MEHR Ihrem Auto mal etwas richtig Gutes tun können Sie als Gewinner des 6. Preises. LIQUI MOLY, der Spezialist für Schmierstoffe, Motorenöle und Additive made in Germany, lädt Sie mit einem Gutschein zur Online-Shoppingtour ein.
Wert: 300 Euro
www.liqui-moly.com



SO WÄHLEN UND GEWINNEN SIE

Die auf den vorstehenden Seiten vorgestellten 100 Fahrer und 92 Modelle aus dem Automobil-Rennsport sind in zehn bzw. sechs Einzelkategorien eingeteilt. Pro Einzelkategorie haben Sie eine (!) Stimme, können also 16-mal wählen. „Racer des Jahres 2021" werden die Kandidaten, die in der jeweiligen Kategorie die meisten Leserstimmen erhalten. Veranstalter dieser Leseraktion und dieses Gewinnspiels ist die Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart. Teilnahmeberechtigt sind Einzelpersonen über 18 Jahre. Ausgenommen sind Mitarbeiter der Verlagsgruppe Motor Presse Stuttgart sowie deren Angehörige. Eine Teilnahme per Liste ist ausgeschlossen.

WAHLSCHEIN AUSFÜLLEN

Dieser MSa-Ausgabe 5/2022 ist eine Wahlkarte beigefügt. An den darauf vorgesehenen Stellen tragen Sie bitte Ihre Wahl ein. Benutzen Sie dazu die Buchstaben- und Zahlen-Codes Ihrer Favoriten.
Falls Sie bei den Fahrern keinen der von uns vorgeschlagenen Kandidaten wählen möchten, tragen Sie bitte Ihren Favoriten mit Vor- und Nachnamen ein.
Sie können auch online unter **www.leserumfragen.de/msa** mitmachen. Den Teilnahme-Code finden Sie ebenfalls auf der beigelegten Postkarte.

PREISE GEWINNEN

Die Gewinnspielpreise werden unter allen rechtzeitig eingesandten Teilnahmekarten und allen ausgefüllten Online-Fragebögen der MOTORSPORT-aktuell-Leserwahl „Racer des Jahres 2021" verlost. Einsendeschluss ist der 24. Januar 2022 (Datum des Poststempels). Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Ihre Angaben sind freiwillig. Bitte geben Sie Ihre Adresse an, wenn Sie an der Verlosung der Gewinne teilnehmen möchten. Eine Barauszahlung der Gewinne ist nicht möglich. Näheres zu den Teilnahmebedingungen und zu unserem **Datenschutz** finden Sie außerdem auf: www.leserumfragen.de/msa



Das Feld stellt sich auf: Die DTC startet im Juni am Salzburgring

DINO EISELE

DTC

Mehr Personalien bekannt

Die Reinkarnation der Deutschen Tourenwagen Challenge (DTC) nimmt immer weiter Form an. Mit einem permanenten Technischen Kommissar sowie Renndirektor hat man zwei Schlüsselstellen besetzt.

Von: **Michael Bräutigam**

Beide sind im allerbesten Wortsinn alte Hasen im Geschäft und verkörpern genau jene alten Werte, die die DTC wiederaufleben lassen will. Als erster von zwei permanenten Technischen Kommissaren wird Horst Wippermann in der neuen, alten Tourenwagen-Serie aktiv. Dem unter anderem aus der VLN und aktuell auch dem BMW M2 Cup bekannten Sauerländer wird neben dem zweiten permanenten TK möglicherweise noch ein TK-Helfer zur Seite gestellt werden.

Den Posten des permanenten Renndirektors besetzt Werner Aichinger, den vor allem die Fahrer der Porsche-Markenpokale in den vergangenen Jahren zu respektieren gelernt haben. Der Ur-Schwabe hat dem Zuffenhausener Autobauer aber nun den Rücken gekehrt und wendet sich mit der DTC wieder altbekanntem Terrain zu. Schließlich war er schon zu seligen Zeiten der BERU Top 10 als Serienorganisator unter anderem der Formel König und Formel Volkswagen sowie als Fahrerlagerchef aktiv.

Teams arbeiten fleißig

Die Serie nimmt derweil auch in Sachen Starterfeld immer weiter Form an. Das Team Niedertscheider Motorsport wird vermutlich im Februar die ersten Testfahrten mit dem Peugeot 208 unternehmen. Zwei weitere Teams kümmern sich um den Aufbau von Hyundai-Fahrzeugen, wobei mit dem i20 und dem i30 Fastback gleich zwei Modelle der koreanischen Marke zum Einsatz kommen werden. Weitere Mannschaften, die sich unter anderem mit Ford, Toyota und Opel beschäftigen, finalisieren derzeit ihre Pläne.

Neben der Ausschreibung ist auch die Einschreibung in die neue Serie seit Dezember auf der Website (www.dtc-sport.de) verfügbar – und noch bis zum 31. Januar zum vergünstigten Tarif möglich. Der generelle Einschreibeschluss ist am 30. April. Saisonstart ist am Wochenende des 17. bis 19. Juni (Salzburgring). ■

WTCR

2023 mit Hybrid?

Die Elektrifizierung der Tourenwagen-Welt schreitet voran. Neben der BTCC könnte die WTCR ab 2023 die zweite etablierte Serie mit Hybrid-Antrieb werden.

Anders als in der britischen Serie wird die Einführung jedoch nicht ganz so reibungslos vonstatten gehen. In der BTCC kommen unter der Serienkarosserie größtenteils Einheitsteile zum Einsatz, bis hin zu Getriebe und Hilfsrahmen. Und auch die Elektro-Power wird einheitlich bereitgestellt.

Die WTCR nutzt als technische Basis die TCR-Regularien, die aber weltweit gelten. In die bestehenden Autos kann man, abgesehen vielleicht von einer Mildhybridisierung über einen Starter-Generator, nicht einfach so etwas hineinbauen, um sie zu „hybridisieren". Genau das legt aber ein Bericht der französischen Fachzeitschrift AutoHebdo nahe, in der der scheidende WTCR-Chef Xavier Gavory dies für 2023 avisiert. Nach der Einführung umweltfreundlicherer Kraftstoffe sei dies der nächste Schritt. ■ MBR

TCR

Das Auto des Jahres

Der Audi RS3 LMS wurde zum zweiten Mal nach 2018 als „TCR Model of the Year" ausgezeichnet.

Zur Wachablösung zwischen der ersten Generation – die aber weiterhin homologiert und damit einsatzberechtigt bleibt – und dem bereits in der WTCR eingesetzten „gen II" hat also der erste TCR-Renner der Audi-Kundensportabteilung noch mal den Preis des besten Modells geholt.

„Dieser Titel spiegelt den Einsatz unserer Kunden in Nord- und Südamerika, Europa, Asien und Australien wider", sagt Audi-Kundensportleiter Chris Reinke, der 842 individuelle Renneinsätze der TCR-Audis bei insgesamt 344 Rennen im Jahr 2021 zählen konnte. Dabei sprangen nicht weniger als 86 Siege bzw. Klassensiege heraus.

TCR-Promoter WSC verleiht seit dem Jahr 2017 den Titel „Model of the Year" – und das rein erfolgsbasiert, d.h. aufgrund von Zahlen. Im ersten Jahr konnte der Seat León den Titel für sich verbuchen, 2018 folgte der Audi zum ersten Mal. 2019 und 2020 heimste der Honda Civic den Titel ein. ■ MBR



WTCR

Teilelektrische Zukunft: Schon 2023 soll der WTCR-Hybrid kommen



ADAC

Nach 2018 zum zweiten Mal „TCR Model of the Year": Audi RS3 LMS



WTCR

Die blaue Dominanz

Das Team Cyan Racing hat mit seinen Lynk & Co. 03 TCR die WTCR-Saison 2021 dominiert. Das zeigt sich nicht nur an den Titeln in den beiden „großen“ Wertungen, sondern auch an den Statistiken der einzelnen Fahrer. Es gibt aber auch ein paar kleine Überraschungen.

Von: **Michael Bräutigam**

Bedenkt man, wie hart es im Tourenwagen-Sport zugeht, ist vor allem eine Zahl bemerkenswert: Yann Ehrlacher, der seinen Titel erfolgreich verteidigen konnte, blieb wie im Vorjahr nicht nur ohne Ausfall, sondern punktete auch noch bei jedem Rennen. Zum letzten Mal sah der Elsässer im Juni 2019 (!) am Nürburgring nicht die Zielflagge. Seine Serie an Zielankünften in Folge beträgt mittlerweile 47 Rennen, die Serie der Punkteplatzierungen in Folge immerhin 38 Rennläufe. Dass das keine Selbstverständlichkeit ist, zeigt der Umstand, dass er der Einzige ist, der bei allen 16 Weltcup-Rennen der abgelaufenen Saison überhaupt ins Ziel kam.

Inklusive Gaststartern fanden sich 26 Fahrer und eine Fahrerin im Starterfeld der WTCR 2021 wieder, wobei mit 20 Autos in Most sowie Pau-Arnos das Minimum und bei den Rennen am Hungaroring mit 23 Fahrzeugen das Maximum erreicht wurde. Die einzige Dame, Jessica Bäckman, verabschiedete sich gemeinsam mit Bruder Andreas nach dem Ungarn-Event, wodurch das Feld die zweite Saisonhälfte mit nurmehr 20 statt 22 eingeschriebenen Autos bestritt.

Dass 18 von diesen Autos mindestens einmal aufs Podest pilotiert wurden, unterstreicht, wie hart umkämpft die Serie ist. Neben den Bäckmans blieben auch die Cupra-Piloten Bence Boldizs und Jordi Gené ohne Podestbesuch, beide fielen zudem auch in der Tabelle deutlich ab. Für die weitere Betrachtung der Statistiken schauen wir deshalb nurmehr auf die Top 18 der Gesamtwertung, also alle Podestfahrer.

47 Rennen

12 Sieger

Mehr als fünf Besuche auf dem Stockerl waren dabei keinem Fahrer vergönnt, wobei hier mit Frédéric Vervisch (Audi), Santiago Urrutia (Lynk & Co) und Mikel Azcona (Cupra) gleich drei Fahrer diesen Bestwert erzielten. Meister Ehrlacher durfte bei zwei seiner vier Podestbesuche gleichzeitig auch den Sieg bejubeln.

Azcona stark in Rennen 1

Insgesamt gab es sogar zwölf verschiedene Sieger und in Form von Vervisch erst beim elften Saisonrennen den ersten „Wiederholungstäter“. Vervisch, Ehrlacher, Urrutia und Jean-Karl Vernay (Hyundai) waren mit je zwei Siegen die einzigen vier Fahrer, die mehrfach gewannen. Esteban Guerrieri (Honda), der 2020 mit vier Siegen noch der einzige Multi-Gewinner war, ging 2021 komplett sieglos aus.

Die Aufdröselung der Punkte nach Qualifying, Reversed Grid und Hauptrennen fördert mehr Interessantes zutage: Ehrlacher schaffte es insgesamt vier von sieben Mal (da beim Auftakt am Nürburgring nur eine Quali-Session stattfand) ins dritte Quali-Segment und holte sich in den Q1 und Q3 insgesamt 25 Zusatzpunkte – das war der Spitzenwert. Dahinter folgen die Münnich-Honda-Piloten Guerrieri und Néstor Girolami mit je 24, Azcona mit 22 sowie Vernay mit 20 Quali-Zusatzzählern.

26 Fahrer

Der Tabellen-Siebte Azcona ist die Überraschung beim Blick auf die Reversed-Grid-Rennen: Dort holte er mit 88 Punkten hinter Ehrlacher (101) die „Vizemeister-



Vervisch: „Meister“ in den Hauptrennen und meiste schnellste Runden



Néstor Girolami holte fast ein Fünftel seiner Punkte in den Qualifyings

schaft“. In den Hauptrennen war dagegen Vervisch mit insgesamt 111 Punkten Spitze vor Vernay (100) und Ehrlacher (97). Spannend ist: Ehrlacher, Vervisch und Azcona waren sowohl im Reversed Grid als auch Hauptrennen die markenintern besten Kutscher. Bei Honda und Hyundai dreht sich dieses Bild teils komplett: Im Hyundai-Lager war Gabriele Tarquini (70 Punkte) Bester in den Rennen mit umgekehrter Startreihenfolge und Schlechtester (42 Punkte) in den Hauptrennen. Bei Honda dagegen war Reversed-Schlusslicht Attila Tassi (29 Punkte) der beste Scorer in den Hauptrennen (62 Punkte).

Quali-Spezi Girolami

Tatsächlich gab es einige Spezialisten für die jeweiligen ersten und zweiten Läufe. Ähnlich wie Tassi holte auch Junior-Meister Luca Engstler (Hyundai) fast zwei Drittel seiner Punkte (55 von 86) in den Hauptrennen. Ebenfalls beeindruckend für Engstler: Er schaffte es bei 16 Rennen 14-mal in die Punkte. Prozentual stärkster Reversed-Grid-Fahrer war derweil Tom Coronel (Audi), der 58 seiner insgesamt 83 Punkte (69,9 Prozent) im ersten Rennen sammelte. Bester Qualifyer in dieser Hinsicht war Girolami. Besagte 24 seiner insgesamt 131 gesammelten Punkte – sprich: fast ein Fünftel der Gesamt-Ausbeute – entfielen auf die Qualifyings.

218
Runden

In Sachen Führungsrunden sicherte sich Vervisch den Bestwert, er lag in 33 der insgesamt 218 Runden vorn. Dicht dahinter folgen Ehrlacher und Vernay mit je 32. Insgesamt führten 13 Fahrer mindestens eine Runde an. Der Einzige, der von diesen Piloten keinen Sieg herausschlagen konnte, war Yvan Muller, der gleichzeitig sogar auch noch die meisten Pole-Positions (3) holte. Bei den Führungskilometern hat Vernay, der u.a. das Hauptrennen auf der Nordschleife gewann, mit 183,730 km die Nase deutlich vorn. Es folgen Vervisch (130,085) und Ehrlacher (126,395). Insgesamt führte die Saison über eine Distanz von 1050,385 km. ■

Fast überall Lynk & Co

Neben den Fahrern lohnt auch der Blick auf die Statistiken der Teams, Junioren sowie in der Trophy.

Von: **Michael Bräutigam**

Zu Beginn ein kleines Zahlenspiel im Konjunktiv: Gäbe es eine Markenwertung, so hätte Lynk & Co in allen Ständen die Nase vorn. Kumuliert holten die vier Fahrer der „Blauen“ in den Qualifyings, Reversed-Rennen und in den Hauptrennen jeweils die meisten Punkte. Gäbe es dazu eine übergeordnete Gesamtwertung, sähe sie so aus: 1. Lynk & Co (700 Punkte), 2. Audi (531), 3. Hyundai (526), 4. Honda (466) und abgeschlagen 5. Cupra (250). Auch bei den Siegen (4, gleich wie Hyundai), Podestplätzen (14), Punkteplatzierungen (58), Pole-Positions (5), Teilnahmen am Q3 (9) und den gesammelten Qualifying-Zusatzpunkten (69) hat man die Nase vorn.

Die Konkurrenz konnte dennoch in einzelnen Bereichen mithalten. Bei den schnellsten Rennrunden verbuchte Audi gleich deren sechs – allein fünf davon durch Frédéric Vervisch. Dahinter liegt die Konzernschwester Cupra mit 4, hinter Hyundai (3) und Honda (2) ist Lynk & Co mit nur einer in dieser Wertung sogar das Schlusslicht.

Bei den Quali-Punkten der Teams holte sich Honda dank ALL-INKL.COM Münnich Motorsport (Guerrieri/Girolami) den Bestwert (48), das Meisterteam Cyan Racing landete mit 41 Punkten nur auf P2. Allerdings war hier das Schwesterteam (28) stärker unterwegs als bei Münnich (11), weshalb doch Lynk & Co wie erwähnt die insgesamt meisten Quali-Punkte holte.

Hyundai verbuchte dagegen die meisten Führungskilometer (308,784), mehr als die Hälfte davon dank Jean-Karl Vernay. Lynk & Co folgte mit 296,295 km knapp dahinter, bei den Führungsrunden lagen die Lynks mit 53 dann wieder vor Audi (50) und Hyundai (49) vorne. Beste Einzeltruppe hier: Comtoyou Team Audi Sport (Vervisch/Magnus), die alle 50 Audi-Führungsrunden verbuchen konnten.

Junior-Meister Engstler

Zur Freude der Konkurrenz waren sowohl in der Junior- wie auch in der Trophy-Wertung keine Lynk & Co am Start. Die Junior-Wertung ging nach einem Herzschlagfinale an Hyundai-Pilot Luca Engstler, der den Vorjahres-Meister dieser Wertung, Gilles Magnus, letztlich mit 372 zu 371 Punkten knapp besiegte. Dabei war Magnus zehnmal und Engstler sechsmal bester Junior.

Magnus konnte sich jedoch mit dem Trophy-Titel (für nichtwerksunterstützte Fahrer) trösten. Hier gewann er den marken- und teaminternen Kampf gegen Tom Coronel mit neun zu sieben Siegen und 143 zu 114 Punkten am Ende deutlich für sich. ■



Hyundai: Meiste Siege (geteilt), meiste Führungskilometer und Junior-Titel



Großer Schritt nach vorn: Die Cup-Akteure beim Dezember-Test im Charlotte-Oval

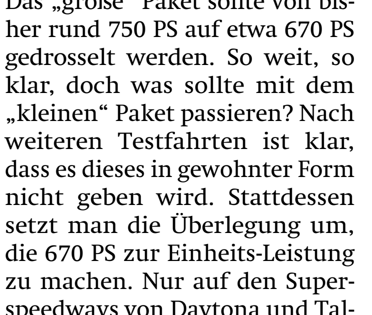
NASCAR

Fragen geklärt

Nachdem im November noch viele Fragen offen waren, sind gut einen Monat vor Start der neuen Cup-Saison die meisten Fragen geklärt. Auch auf dem Fahrermarkt gibt es nur noch Hinterbänkler-Plätze.

Von: **Michael Bräutigam**

Vor allem zwei sehr grundlegende Fragen, die vor den Dezember-Tests noch offen waren, sind nun beantwortet. Die eine betraf den Ablauf der Boxenstopps. Ursprünglich war der Plan, die ab der Saison 2022 zum Einsatz kommenden Autos der „Next Gen“ mit einem Tankschlauch zu betanken. Als bei Testfahrten die Boxenstopps mit den neuen Zentralmutter-Leichtmetallfelgen (statt wie bisher Stahlfelgen mit fünf Muttern) geübt wurden, war jedoch zu sehen, dass wie bisher Tankkannen genutzt wurden. Wollte man einfach nur Schritt für Schritt die Stopp-Choreografie ändern? Mitnichten, wie mittlerweile ein NASCAR-Sprecher gegenüber MSa bestätigte. Es kommen weiterhin Tankkannen zum Einsatz.



Die zweite große Frage betraf die Leistung der neuen Fahrzeuge. Das „große“ Paket sollte von bisher rund 750 PS auf etwa 670 PS gedrosselt werden. So weit, so klar, doch was sollte mit dem „kleinen“ Paket passieren? Nach weiteren Testfahrten ist klar, dass es dieses in gewohnter Form nicht geben wird. Stattdessen setzt man die Überlegung um, die 670 PS zur Einheits-Leistung zu machen. Nur auf den Superspeedways von Daytona und Talladega wird man ein anderes Paket fahren. Dieses wird derzeit noch ausgearbeitet und diese Woche bei einem zweitägigen Test in Daytona eingehend geprüft.

„Dieses Next-Gen-Auto verbindet die neue und die alte Schule.“

Kurt Busch, 23XI Racing

Mit den 670 PS geht auch ein standardmäßig nur vier Zoll hoher Spoiler einher. Das bedeutet: Weniger Abtrieb und damit mehr zu tun für die Fahrer. „Dieses Next-Gen-Auto ist für Fahrer eine tolle Möglichkeit, wieder Fahrer zu sein. Es verbindet die neue und die alte Schule“, lobte Beispielsweise der Cup-Meister der Saison 2004 und 23XI-Neuzugang Kurt Busch das neue Technik-Paket. „Gut für die Fahrer, gut für die Fans“, zeigte sich auch Penske-Pilot Ryan Blaney angetan. Und Stewart-Haas-Pilot Chase Briscoe freut sich vor allem auf die Intermediate-Kurse: „Hin und her rutschen auf den 1,5-Meilen-Ovalen? Da bin ich dabei“, so der 27-Jährige.

Bei den frühen Testfahrten war zu viel vor allem unkontrolliertes Rutschen im Verkehr ein Problem. Durch die nun etwas abgespeckte Aerodynamik, also vor allem deutlich reduzierte Verwirbelungen, ist das zwar immer noch nicht ganz ausgemerzt, aber schon besser geworden. Die Rennpremiere der neuen Autos gibt es dann bereits am 6. Februar beim Clash, der diesmal im L.A. Memorial Coliseum ausgetragen wird. Der ultrakurze, temporäre Kurs innerhalb des Football-Stadions wird aber nur sehr begrenzt Auskunft darüber geben, wie das Racing beim „echten“ Saisonauftakt, dem Daytona 500 am 20. Februar, sein wird.

Noch zwei weitere Tests

Nach dem erwähnten Daytona-Test wird es Ende Januar noch mal für zwei Tage nach Phoenix gehen, wo man das Standard-Paket wiederholt auf Herz und Nieren prüft. Schon letzte Woche fuhr man auf dem umgebauten Atlanta-Oval, das nun trotz seiner nur 1,54 Meilen Streckenlänge wie ein „Mini-Daytona“ mit 28 Grad überhöhten Kurven wirkt. Hier wollte sich vor allem Reifenausrüster Goodyear absichern, dass die neuen Pneus halten.

Auf dem Fahrermarkt sind derweil seit Wochen alle wichtigen Cockpits vergeben, einzig einige Crew Chiefs sind noch offen. Matt DiBenedetto, der seinen Drive bei den Wood Brothers an Rookie Harrison Burton verloren hat, ist mittlerweile untergekommen – jedoch nicht im Cup, sondern in der Truck Series. Im Cup sind aktuell nurmehr vier der 36 fest eingeschriebenen Fahrzeuge nicht fix besetzt. Das betrifft die nun nur noch zwei Autos von Rick Ware Racing (RWR) sowie den zweiten Charter von Live Fast Motorsports. Auch der insgesamt dritte RWR-Charter steht noch zur Disposition, hier hat sich aber offenbar noch kein Käufer bzw. Mieter gefunden. ■



NASCAR

Nur vier Zoll: Der kleine Spoiler wird Standard



NASCAR

Umbau für den Clash: Das L.A. Memorial Coliseum



NASCAR

Echter Next-Gen-Fan: Kurt Busch im 23XI-Toyota



Kein Blick für die Natur: Ricky Brabecs Kampf mit der Steinwüste

Die Wendewoche

Trotz der Verkürzung von zwei Etappen zeigte die Dakar den Zweiradpiloten einmal mehr ihr unfreundliches Gesicht. Das Triell zwischen KTM, Yamaha und Honda dauert an. Und Danilo Petrucci bleibt die Wundertüte dieser Rallye.

Von: **Thomas Schiffner** und **Imre Paulovits**

Unter allen Weisheiten fürs Phrasenschwein ist keine so wahr wie diese: Die Dakar gewinnt man nicht an den ersten Tagen, aber man kann sie ganz schnell verlieren. Auch bei der 44. Auflage in Saudi-Arabien trifft der Satz ins Herz der Marathon-Tortour.

Statistisch-mathematisch betrachtet hatte und hat die unter dem Synonym „KTM“ gemeinte Pierer-Group die besten Chancen, nach zwei Honda-Jahren die Vorherrschaft in der Wüste wieder zu übernehmen: Konnten Yamaha und Honda je drei bis vier Werkspiloten ins Titelrennen schicken, bot Mattighofen mit KTM vier, mit GasGas zwei und mit Husqvarna noch einmal zwei Siegkandidaten auf. Der Verlauf der ersten sechs Tage schien die Arithmetik der Österreicher zu bestätigen: Anfangs Daniel Sanders auf GasGas, dann Sam Sunderland auf der gleichen Marke unterwegs bildeten bis zum Ruhetag am vergangenen Samstag die Speerspitze, dazwischen und dahinter direkt Matthias Walkner und, immer stärker, Titelverteidiger Kevin Benavides auf den Original 450 Rally Factory Replicas. Aber dann ...

Kamel im Weg

Neben dem krassen Außenseiter Mason Klein vom BAS KTM-Team wurde zunächst ein weiterer KTM-Pilot übersehen, weil ihm keiner zutraute, dass das Ziel in Jeddah überhaupt in seine Sichtweite kommen könnte: Danilo Petrucci, seit November arbeitsloser MotoGP-Werksfahrer, dem KTM eine Replica für seinen ersten Wüstentraum zur Verfügung stellte. Bis zur vierten Etappe lief es erstaunlich gut für den Italiener – eine Zeitstrafe warf ihn auf dem Weg nach Ryadh auf Platz 15 zurück, sonst wäre er auf dem Podium gelandet!

Am nächsten Tag, auf einer Schleife um die Hauptstadt, musste die Rallye-Leitung die Etappe um 13:20 Uhr abbrechen, da nicht mehr ausreichend Sanitätsflugzeuge für das Motorrad- und das Classic-Feld Stand-by waren. Gewinner wäre zu diesem Zeitpunkt Toby Price gewesen, doch der Aussie war in einer Ortschaft geblitzt worden und bekam nachträglich eine 6-Minuten-Strafe. Auch für Petrucci lief es nicht gut: „Ich sah um eine Kurve hinter einer großen Düne eine Gruppe von Kamelen. Ein großes Kamel lief in meine Spur, ich musste ausweichen und stürzte ins hohe Kamelgras. Ich musste innehalten, dann hat Kevin (Benavides) mir aufgeholfen. Später haben wir noch an einem Wegpunkt Zeit verloren.“

Petrucci mit Tränen

Als Petrucci ins Ziel kam, erfuhr er, dass er die Etappe gewonnen hatte: „Ich habe die Rallye fast verpasst und nun meine erste Etappe gewonnen. Es kommt mir vor, als hätte ich mein ganzes Leben hier bei der Dakar verbracht. Jetzt schon bin ich der Erste in der Geschichte, der ein MotoGP-Rennen und eine Dakar-Etappe gewonnen hat“, stellte Petrucci, in Tränen aufgelöst, fest. Wäre nicht auf der zweiten Etappe Petruccis Motor eingegangen – der Offroad-Rookie könnte sogar in der Gesamtwertung in den Top 10 liegen.

Etappe 5 war bereits die zweite, aber nicht die letzte, die Rallye-Promoter A.S.O. vorzeitig beenden musste: Es war geplant, dass die Autos die Schleife rund um Ryadh auf der Motorrad-Strecke des Vortages in umgekehrter Richtung fahren sollten, die Bikes ihrerseits auf der Auto- und Truck-Route des Vortags. Wie sich herausstellen sollte, eine ganz schlechte Idee: Die Zweiräder tauchten immer wieder auf der durch den Regen feuchten Strecke in tiefe Furchen, die die Trucks am Vortag gegraben hatten. In den Spuren fanden sich, nicht sichtbar, große Felsbrocken, die gleich mehreren zum Verhängnis wurden. Rallye-Direktor David Castera: „Von den Tankstopps aus haben mich viele Fahrer angerufen, dass es zu gefährlich sei. Ich habe auf

die Fahrer gehört.“ Nach 101 von 402 geplanten Kilometern war Schluss.

Für Ross Branch zu spät: Er musste in die Krankenstation gebracht werden. Doch obwohl von einem Fußbruch gesprochen wurde, war der eisenharte Afrikaner aus Botswana nach dem Ruhetag am Samstag auf Stage 7 wieder auf der Piste.

Favoritensterben begonnen

Das Favoritensterben aber war längst eröffnet: Husqvarna-Hoffnung Skyler Howes hatte sich auf Etappe 5 einen Fuß angebrochen und musste von den Rennärzten rausgenommen werden. Auf der gleichen Etappe stürzte Joan Barreda, der für Honda zwei Etappen gewonnen hatte, schwer und verletzte sich an der Schulter. Der Spanier fuhr unter großen Schmerzen weiter und kam auf Etappe 7 gar auf Platz 3!

Die Hoffnungen auf einen GasGas-Doppelerfolg durch den immer noch führenden Sam Sunderland und Daniel Sanders fanden auf dieser Etappe nach Al Dawadimi ihr Ende: Sanders stürzte schwer, aber nicht in der Wüste, sondern auf dem Verbindungsweg auf einer Straße. Auf einer vierspurigen Autobahn endeten die beiden Überholspuren in einem U-Turn, dahinter war ein hoher Randstein, in den der Unglücksrabe mit hohem Tempo einschlug. Sanders brach sich das linke Handgelenk, zog sich eine komplizierte Ellenbogenverletzung und eine Nierenquetschung zu und musste operiert werden.

Sunderland kam auf P28 ins Ziel. Matthias Walkner, der sich mit Sanders abgesprochen hatte, dass sie sich beim Navigieren abwechseln und so gegenseitig helfen, war plötzlich auf sich alleine gestellt. Er musste die Etappe eröffnen, verfuhr sich und landete nur auf P24.

Yamahas schärfste Waffe, Adrien van Beveren, hatte sich bis dato außer bei der ersten Etappe nie besser als auf Rang 8 platziert. Doch nun führte der Franzose plötzlich mehr als fünf Minuten vor Walkner und Titelverteidiger Benavides!

Wie gewonnen, so zerronnen: Zu Redaktionsschluss am Montag nahm Sunderland seinem Schwager (!) Van Beveren mit einem Etappensieg die Führung wieder weg. Dessen KTM-Kollege Matthias Walkner lag in Lauerstellung (–3.45 min).

Woche der langen Messer

Doch die Spitze ist unheimlich eng beisammen. „Jetzt kommt jeden Tag der Jojo-Effekt“, weiß KTM-Rallye-Stratege Heinz Kinigadner. „Die, die Etappe gewonnen haben, starten vorn, die anderen können den Spuren nachfahren, brauchen nicht zu navigieren und können aufholen. Das wird die Spitze in den nächsten Tagen immer wieder in ihrer Reihenfolge durcheinanderwürfeln, bis einer einen gröberen Fehler macht und rausfällt.“

Nun hat die KTM-Group den Vorteil, dass die verbliebenen Werksfahrer ihrer drei Marken beim Navigieren zusammenarbeiten können. „Das haben wir ihnen ans Herz gelegt. Aber da jeder von ihnen gewinnen will, wird das nur noch zwei Tage gutgehen. Dann ist jeder auf sich gestellt und fährt die letzten Etappen auf den eigenen Sieg“, sagt Kinigadner.

Fünf Deutschsprachige

Erfreulich zur „Halbzeit“ der Rallye auch: Alle deutschsprachigen Piloten lagen noch im Rennen! Neben Werksfahrer Matthias Walkner rangierte der tapfere, von unserer Schwesterzeitschrift MOTORRAD unterstützte Badener Mike Wiedemann im BAS KTM Team auf Position 51 bei seinem Debüt. Die Hamburger Brüder Stephan (120.) und Thomas Preuss (128.) sind ebenso noch dabei wie der österreichische Rookie Wolfgang Payr (123.). ■

DAKAR-RALLYE 2022 (MOTORRAD)

1.–14. Januar 2022
Stand nach Prolog und 8 von 12 Etappen

1.	Sam Sunderland (GB)	GasGas	27:38.42 h
2.	Matthias Walkner (A)	KTM	+ 3.45 min
3.	Adrien van Beveren (F)	Yamaha	+ 4.43 min
4.	Pablo Quintanilla (RCH)	Honda	+ 5.30 min
5.	Joan Barreda (E)	Honda	+ 14.38 min
6.	Kevin Benavides (RA)	KTM	+ 14.47 min
7.	Lorenzo Santolino (E)	Sherco	+ 21.09 min
8.	Stefan Svitko (SK)	KTM	+ 26.51 min
9.	Toby Price (AUS)	KTM	+ 32.30 min
51.	Mike Wiedemann (D)	KTM	+ 8:22.40 h


RALLY ZONE
Geschichte geschrieben: Etappensieger Petrucci den Tränen nah



FUTURE7 MEDIA
Plötzlich an der Spitze: Yamahas Adrien van Beveren


HRC
Den Schmerzen getrotzt: Hondas Joan Barreda



RALLY ZONE
Trotz Rückschlägen KTM-Hoffnung: Matthias Walkner



MOTOGP

Der zweifache Weltmeister Casey Stoner war längere Zeit aus dem Rampenlicht verschwunden, im November 2021 besuchte er die letzten beiden WM-Läufe. Im MSa-Interview zeigt der 36-jährige Australier, dass er nichts von seinem Scharfsinn verloren hat.

Von: **Imre Paulovits**

Man hörte zuletzt Besorgniserregendes über Ihre Gesundheit. Wie geht es Ihnen?
Nach meinem Testfahrerjob bei Ducati wurde meine Schulter wieder rekonstruiert, danach ging es mir richtig gut. Später bekam ich aber massive Gesundheitsprobleme. Es gab fünf Monate, in denen ich kaum in der Lage war, von der Couch aufzustehen. Meine tägliche Bewegung beschränkte sich vom Bett zur Couch. Wir hatten keine Erklärung. Ich habe körperlich und mental extrem gelitten. In den letzten drei, vier Jahren habe ich versucht, die Situation in den Griff zu bekommen. Dezember 2020, Januar 2021 begann ich mich besser zu fühlen, und wenn ich auch noch nicht ganz raus bin, ich kann es jetzt besser managen. Ich kann über den Tag wieder ein wenig machen, ohne für die nächsten ein oder zwei Wochen völlig erschöpft zu sein. Im März, April wurde es aber wieder schlechter. Heute bin ich etwas weniger optimistisch und plane von Tag zu Tag. Manchmal bin ich völlig erschöpft und weiß nicht warum. Dann fühle ich mich wieder besser. Ich bin maximal 60 Prozent meines früheren Ichs. Früher bin ich überall hingejoggt. Ich musste lernen, dass ich nur noch gehen kann. Ich muss meine Energie sparen und einteilen.

Was hat Sie dazu gebracht, die letzten zwei Grands Prix 2021 zu besuchen?
Zuletzt war ich in Mugello 2018 im Paddock, und ganz ehrlich hat es mir gefehlt. Schließlich habe ich einen großen Teil meines Lebens im Grand-Prix-Paddock verbracht, und er war meine Welt. Viele Leute aus dem Paddock waren meine Freunde und meine Familie. Wir haben versucht, 2020 mal vorbeizukommen, das war wegen Corona aber nicht möglich. Als es 2021 wieder möglich wurde, aus Australien

Casey Stoner (l.) und Francesco Bagnaia: „Er könnte den Titel gewinnen"

MOTOGP

„Ich würde die Elektronik viel weiter einschränken“

auszureisen, haben wir uns entschlossen, wiederzukommen und unsere alten Freunde wieder zu treffen.

Wie fanden Sie die MotoGP-Saison 2021?
Sie war unheimlich interessant. Es hat eine große Vielfalt von Marken und Fahrern auf dem Podest gegeben, und die Rennen hatten oft einen nicht vorhersehbaren Ausgang. Manchmal war es fast etwas verstörend, es hat aber unheimlich Spaß gemacht, zuzusehen. Bei einigen Fahrern hätte ich vielleicht mehr Konstanz erwartet. Aber das Format begünstigt Fahrer, die in der Vergangenheit keine Chance auf Podiumsplätze gehabt hätten.

Wie sehen Sie die technische Entwicklung der MotoGP?
Ich denke, die Einheitselektronik hat die Motorräder näher zusammengebracht. So ist es unmöglich, dass einer die Reifen wesentlich länger fahren kann oder mehr Grip findet. Man sieht, dass die Motorräder alle recht ähnlich aus den Kurven rauskommen und die Leistung ähnlich einsetzt. Aber bis ich die aktuellen Motorräder nicht selber gefahren bin, kann ich von außen kein wirkliches Urteil abgeben. Auch die aktuellen Fahrer können nicht sagen, wie es zu meiner Zeit war, und ich kann nicht sagen, wie es zehn Jahre vor mir war. Vom Sofa aus ist es unmöglich zu wissen, wie es wirklich ist.

Sind die Regeln heute so, wie Sie sie gern gehabt hätten?
Ich wünschte, ich hätte etwas bei den Regeln zu sagen. Ich denke, es gibt einige Elemente, die nicht da sein müssten. Sie tragen nicht zur Sicherheit bei, sondern treiben nur die Preise der Entwicklung und allem anderen in die Höhe. Ich würde gern einiges wegfallen lassen, auch bei der Elektronik. Es gab 2016 mit der Einheits-Software schon einmal eine Reduzierung, aber in kürzester Zeit wurde sie noch besser als zuvor. Dabei denke ich, bräuchten wir einen klaren Schritt rückwärts. Ich möchte Slides sehen, ich möchte Fehler sehen, sehen, wie die Fahrer um Grip kämpfen. Einige Fahrer würden die Rennen gut beginnen, aber dann in Reifenprobleme geraten, und andere, die langsam gestartet sind, nach vorne kommen. Es bräuchte nicht viel, damit dies passiert. Ich denke, auch das Überholen wäre besser, weil es nicht nur auf der Bremse passieren würde. Das Setup wäre dann auch viel kritischer.

> „Ducati war in den letzten Jahren wieder nah am Titel dran, aber sie waren nicht überall vorn. Bagnaia war zuletzt auf vielen Strecken schnell.“
>
> Casey Stoner

Ihr Crewchief Christian Gaberini arbeitet jetzt bei Francesco Bagnaia. Könnten sie 2022 den Titel holen?
Ich denke schon. Nah dran war Ducati schon die letzten Jahre. Es sah öfter so aus, dass sie das richtige Paket haben und den Job erledigen können, aber dann war oft das Thema, welcher Ducati-Fahrer an welchem Wochenende schnell ist. Zuletzt war Bagnaia auf vielen Strecken schnell. Yamaha hat 2021 im gesamten Motorsport ein tolles Jahr gehabt, und wenn Marc Márquez fit und gesund ist, ist er auch sehr schwer zu schlagen. Da ist es wirklich nicht leicht, das richtige Paket in die Schlacht zu schicken.

Was halten Sie vom aktuellen WM-Nachwuchs?
Da kommt derzeit viel Talent aus der Moto3 und der Moto2. Niemand kann Pedro Acosta ignorieren, es war unglaublich, was er in seiner Rookie-Saison vollbracht hat. Die ersten vier Rennen waren einfach beeindruckend. Jemanden mit seiner Reife in seinem Alter zu sehen, war einfach fantastisch. Sergio Garcia war auch fantastisch, dann hat er sich in Austin verletzt, konnte aber gleich bei seiner Rückkehr wieder vorne fahren. Wenn man in der Moto3 schnell ist, heißt das aber nicht automatisch, dass es auch in den höheren Klasse klappen wird. In der Moto2 haben Remy Gardner und Raúl Fernández einen super Job gemacht. Ich denke, auch Bezzecchi hat ein Extra, das man 2021 aber nicht so recht gesehen hat. 2020 habe ich Linien und Aktionen von ihm gesehen, zu denen sonst niemand in der Lage war. Deshalb bin ich gespannt, was er in der MotoGP machen wird. Aber dort herrscht eine harte Welt und es gibt sehr viel Konkurrenz.

Würden Sie vielleicht selbst gerne wieder fahren?
Vielleicht im Qualifying. Ganz ehrlich habe ich die Rennen nie so genossen wie das Qualifying. Ich spürte immer die Verantwortung dem Team gegenüber, wenn ich einen Fehler machte. Deshalb wollte ich auch keine Rennen mehr fahren. Aber die Trainings und das Qualifying habe ich immer genossen. Wenn da mal alles gepasst hat, das war für mich viel mehr Nervenkitzel als ein Sieg. Im Rennen konnte man nie so schnell fahren, wie man konnte, man musste immer auf die Reifen und auf den Spritverbrauch achten. Deshalb musste ich mich da immer zurückhalten, während ich im Qualifying loslassen konnte, und das macht Spaß.

Ihr Erzrivale Valentino Rossi ist nun auch zurückgetreten.
Valentino hat das Rennfahren geliebt. Er war lange dabei, und es gab keinen Grund für ihn, nicht zu fahren. Ich hätte es nicht so lange machen können, weil für mich fahren siegen bedeutete. In den letzten Jahren habe ich Valentino vorne auch vermisst. Ich hätte es gern gesehen, wie er es mit den Fahrern vorne ausgefochten hätte. Das hätte den Rennen noch mehr Würze gegeben, so wie früher. Wir hatten großartige Kämpfe, eine starke Rivalität mit guten und schlechten Aspekten. Manche Dinge liefen für mich, andere nicht. Aber das Beste daran, mit Valentino zu kämpfen war, dass ich von ihm lernen konnte. Ob auf der Strecke oder daneben, wo er mit den Medien sehr clever gespielt hat. Dass ich in seiner Ära gefahren bis, hat meine Erfolge aufgewertet. Valentino wird jetzt Vater, er hat Projekte. Ich denke, es ist das nächste Kapitel in seinem Leben. Und ich denke, er wird viel Freude daran haben.

Haben Sie nicht vor, jungen Talenten zu helfen?
Das wollte ich eigentlich machen, seit ich meine Karriere beendet habe. Aber das ist nicht so leicht. Ich habe eine Familie in Australien. Wenn ich verreise, wäre ich lange weg von ihnen. So gerne ich diese Aufgabe übernehmen würde: Ich würde es nicht halbherzig tun, sondern nur richtig. Ich habe mich mit meiner Frau und anderen darüber unterhalten. Ich würde es sicherlich gern machen, und ich denke, ich hätte eine Menge zu geben. Ich weiß, was man braucht, um schnell zu sein, und ich weiß, wie und warum Dinge passieren. Wenn mir das früher jemand gesagt hätte, hätte es mir viel Zeit erspart. Ich würde es gerne tun, aber meine jetzige Situation erlaubt es nicht wirklich. ■



Casey Stoner

Geburtstag: 16. Oktober 1985
Geburtsort: Southport (AUS)
Herkunftsland: Australien

WM-KARRIERE
2001: 125GP, Honda (29.)
2002: 250GP, Aprilia (12.)
2003: 125GP, Aprilia (8.)
2004: 125GP, KTM (5.)
2005: 250GP, Aprilia (2.)
2006: MotoGP, Honda (8.)
2007: MotoGP, Ducati (1.)
2008: MotoGP, Ducati (2.)
2009: MotoGP, Ducati (4.)
2010: MotoGP, Ducati (4.)
2011: MotoGP, Honda (1.)
2012: MotoGP, Honda (3.)

Hobbys
Familie, Angeln



Francesco Bagnaia auf der schnellen Ducati auf dem Red Bull Ring: Bremsen mit Kühlrippen

BREMBO

Die Hitze des Gefechts

Für 2022 wird bei der Leistung der MotoGP-Motoren wieder ein Sprung erwartet. Deshalb wurde das Reglement angepasst, und es gibt vorsorglich größere Bremsen.

Von: **Imre Paulovits**

Als in der Corona-Krise weltweit die ersten Lockdowns verhängt wurden, gehörte zu den allerersten Maßnahmen von Dorna und FIM zur Entlastung der Hersteller, dass die Entwicklung von MotoGP-Motoren für zwei Jahre eingefroren wird. Doch die sind jetzt vorbei, und da die Werke in der Zwischenzeit nicht untätig waren, wird mit einem ordentlichen Leistungsschub gerechnet. Die Fahrwerksabsenkungs-Mechanismen und die immer effektiveren aerodynamischen Anpresshilfen ermöglichten bereits im Vorjahr effektiveres Beschleunigen, so haben die Motorräder trotz gleicher Motoren fast überall neue Topspeed-Rekorde aufgestellt. In Zukunft will man mit nachhaltigen Treibstoffen und anderen Maßnahmen die Leistung wieder etwas einbremsen, aber zumindest 2022 wird noch einmal mit höherem Topspeed in der Motorrad-Königsklasse gerechnet.

Doch was beschleunigt wird, muss auch wieder abgebremst werden, und da die Energie im Quadrat zur Geschwindigkeit steigt, kommt auf die Bremsen einiges zu. Physikalisch gesehen wird beim Bremsen die Bewegungsenergie über Reibung in Wärmeenergie umgewandelt. Die Energie, die dabei während eines Rennens bei einem MotoGP-Motorrad umgewandelt wird, hält einen modernen Umluftherd für einen ganzen Tag bei 200 Grad! Und diese Hitze gilt es abzuführen.

Mit Stahl-Bremsscheiben ist bereits bei 630 Grad die Grenze erreicht, darüber lässt ihr Reibwert drastisch nach, außerdem droht die Scheibe sich zu verziehen. Kohlefaser-Bremsscheiben haben noch einmal gut 200 Grad mehr Temperaturreserven, dazu bieten sie bei Kohlefaser-Belägen noch mehr Bremskraft, weil sich neben der Reibung auch chemische Bindungen zwischen den Belägen und der Scheibe bilden. Am Ende der Temperaturskala bleiben kurzfristig noch 100 Grad Reserve, doch bei 950 Grad beginnt die Kohlefaser zu oxydieren und ihre Struktur wird zerstört, sie zerbröselt.

Mittlerweile ist nur noch der italienische Bremsenspezialist Brembo als Ausrüster der MotoGP geblieben. In den letzten Jahren mussten sie sich auf einen ständigen Wettlauf mit der steigenden Motorleistung und den immer besser haftenden Reifen einstellen, die die Bremsen noch mehr an ihre Grenzen bringen.

Kampf den Temperaturen

In den letzten Jahren wurden zahlreiche Maßnahmen getroffen, die Hitze besonders auf den bremsintensiven Kursen wir Red Bull Ring, Motegi und Buriram abzuleiten. Zu den 320-mm-Scheiben kamen welche mit 340 mm hinzu, diese bekamen nach innen mehr Material (High Mass). Zu den Scheiben und Bremszangen wurden Lufthutzen gelegt, Brembo baute 2020 Zangen mit Kühlrippen und größeren Belägen. 2021 wurden das Material der Kohlefaser-Scheiben innen fast bis zur Achse weitergeführt, durch Einfräsungen wurde dieser Bereich wie Kühlrippen ausgeführt. Auch die Bremsbeläge bekamen als Kühlrippen ausgeführte Erweiterungen.

Für dieses Jahr kommen sogar Scheiben mit 355 mm Durchmesser zum Einsatz. Diese wird es, genau wie die 340-mm-Scheiben, mit und ohne Kühlrippen geben. Vom Regelwerk her ist ein Bremsenkit für die MotoGP-Maschinen preislich mit 80 000 Euro gedeckelt, nun wurden in dem Regelwerk Möglichkeiten geschaffen, dass die Teams weniger Bremszangen und dafür mehr Bremsbeläge erhalten, damit sie mit frischen Belägen mehr Temperaturreserven haben. ■



BREMBO

Brembo-Bremszangen und Kohlefaser-Scheiben mit Kühlrippen: Dieses Jahr mit 340 und 355 mm Durchmesser zu haben

Motorrad-WM

Es wird viel trainiert

Während bei uns der Schnee liegt, bereiten sich die MotoGP-Piloten bereits in Spanien auf der Rennstrecke auf die baldige Testsaison vor.

Von: **Imre Paulovits**

Es ist nur noch vier Wochen hin, dass die MotoGP-Piloten im malaysischen Sepang die Testsaison aufnehmen. Es wird richtig anstrengend, denn nach den zwei Tagen bei Tropenhitze folgen eine Woche später weitere drei Tage im indonesischen Lombok. Um fahrerisch gewappnet zu sein, trainierten am Wochenende Suzuki-Werksfahrer Álex Rins und Pramac-Ducati-Star Jorge Martín in Almeria, ihnen schlossen sich die letzten beiden Moto3-Weltmeister Pedro Acosta und Albert Arenas an. Ihre ersten Tests sind am 19. Februar in Portimão.

Rins hatte schon zuvor in Valencia mit seiner Suzuki GSX-R 1000 warmgefahren und teilte sich nun die Box mit seinem Kumpel Arenas. Jorge Martín ließ sich nur drei Wochen zuvor die Platten und Schrauben aus dem Körper nehmen, der „Martinator“ wirkte trotzdem fit und gab mit seiner Ducati Panigale mächtig Gas. Und auch Pedro Acosta machte auf der Tausender eine gute Figur. Die vier Ausnahmetalente sorgten für mächtig Spektakel, sie fuhren meist zusammen und kamen sich dabei genauso nah wie bei Zweikämpfen bei den Grands Prix. Wie ernst der 17-jährige Acosta seine erste Moto2-Saison nimmt, zeigte sich auch darin, dass er nur einen Tag später bereits 50 Kilometer weiter nördlich auf dem Rancho-74-Dirt-Track trainierte.“ ■



MOTOGP

Spektakulär: Jorge Martín im Clinch mit Moto3-Weltmeister Pedro Acosta

MotoE/Supersport-WM

Aegerter beim Militär

Dominique Aegerter hat die Pflicht mit der Arbeit verbunden: Bei seinem Reserveeinsatz bei der Schweizer Armee legte er eine Trainingswoche ein.

Von: **Imre Paulovits**

Dominique Aegerter muss als Schweizer regelmäßig als Reservist für Militärübungen bereitstehen, die er dieses Jahr für ein intensives Trainingsprogramm nutze. „Mit Kriegsübungen hat das nichts zu tun, sie haben für Spitzensportler richtig gute Trainingsanlagen, wo ich alles machen konnte, was ich für meine Wintervorbereitung brauche“, so der Supersport-Weltmeister und MotoE-Weltcup-Vize. „Dazu konnte wir dort unsere Leistungen analysieren, und es gibt dort auch gutes Sportler-Essen.“

In dieser Woche wird der 31-Jährige nach Spanien fahren und dort das Fahrtraining mit der Supermoto und der Rennmaschine aufnehmen. „Ich habe noch keine konkreten Pläne, wo und wann ich genau fahren kann, das werde ich spontan entscheiden“, erklärt der Schweizer. Umso genauer weiß er, wann die Testarbeit beginnt: Am 3.–4. März mit der Supersport-Yamaha, mit der er seinen Titel verteidigen will, und gleich im Anschluss vom 7.–9. März mit der MotoE, wo er den Titel holen will. ■



AEGERTER

Dominique Aegerter: In Uniform, aber eine Woche Gym statt Schießstand

NACHRICHTEN

MOTOGP:
In der Zeit der sozialen Medien bleibt es kaum verborgen, wo die MotoGP-Stars ihre Ferien verbringen und was sie machen, sie posten ja selbst regelmäßig darüber. Nach dem letzten Grand Prix hatten mehrere Piloten, die keinen Hehl aus ihrer Liebe zum Fußball machen, Möglichkeiten aufgetan, sich mit ihren Idolen zu treffen. Nachdem Weltmeister Fabio Quartararo sogar ein Spiel von Nizza gegen Paris Saint-Germain angestoßen hat und danach ein Vereinstrikot erhielt, besuchte auch Vizeweltmeister Francesco Bagnaia Juventus Turin und bekam ein Trikot von Paulo Dybala, wovon er gleich ein Foto an Quartararo weiterleitete. Auch MotoGP-Aufsteiger Fabio Di Giannantonio war bei einem Spiel von Juventus Turin im Olympiastadion von Rom dabei, allerdings schlägt das Herz des 23-Jährigen für den Club der Hauptstadt Italiens, der bei diesem Spiel unterlag.
Während Weltmeister Quartararo mit den Kindern seines Bruders Disneyland bei Paris besuchte und Suzuki-Werksfahrer Álex Rins in Andorra als Aushilfs-Weihnachtsmann Geschenke an Kinder verteilte, machten Francesco Bagnaia und seine Freundin Domizia Castagnini Urlaub in Miami. Nachdem sie zurückgekehrt waren, bekam ihr Zuhause mit dem kleinen Hund namens Turbo Zuwachs. Bei KTM-Werksfahrer Miguel Oliveira war dies noch einmal deutlich ernster, er wurde Vater einer Tochter namens Alice.
Nach ihrem Sieg beim Zehn-Kilometer-Dirttrak-Rennen wollten Valentino Rossi und Luca Marini auch die Gulf 12 Hours zusammen fahren. Weil Rossi aber durch die Warn-App mit jemandem in Verbindung gebracht wurde, der an Corona erkrankt war, konnte er nicht einreisen. Statt seiner fuhr David Fumanelli, aber auch er brachte mit Marini und Alessio „Uccio“ Salucci den Ferrari auf das Podest der ProAm-Klasse.

Jahr	50/80 ccm*	125 ccm/Moto3*	250 ccm/Moto2*	350 ccm	500 ccm/MotoGP*
1949		Nello Pagani (I), Mondial	Bruno Ruffo (I), Moto Guzzi	Freddie Frith (GB), Velocette	Lesley Graham (GB), AJS
1950		Bruno Ruffo (I), Mondial	Dario Ambrosini (I), Benelli	Bob Foster (GB), Velocette	Umberto Masetti (I), Gilera
1951		Carlo Ubbiali (I), Mondial	Bruno Ruffo (I), Moto Guzzi	Geoff Duke (GB), Norton	Geoff Duke (GB), Norton
1952		Cecil Sandford (GB), MV Agusta	Enrico Lorenzetti (I), Moto Guzzi	Geoff Duke (GB), Norton	Umberto Masetti (I), Gilera
1953		Werner Haas (D), NSU	Werner Haas (D), NSU	Fergus Anderson (GB), Moto Guzzi	Geoff Duke (GB), Gilera
1954		Rupert Hollaus (A), NSU	Werner Haas (D), NSU	Fergus Anderson (GB), Moto Guzzi	Geoff Duke (GB), Gilera
1955		Carlo Ubbiali (I), MV Agusta	Hermann Paul Müller (D), NSU	Bill Lomas (GB), Moto Guzzi	Geoff Duke (GB), Gilera
1956		Carlo Ubbiali (I), MV Agusta	Carlo Ubbiali (I), MV Agusta	Bill Lomas (GB), Moto Guzzi	John Surtees (GB), MV Agusta
1957		Tarquinio Provini (I), Mondial	Cecil Sandford (GB), Mondial	Keith Campbell (AUS), Moto Guzzi	Libero Liberati (I), Gilera
1958		Carlo Ubbiali (I), MV Agusta	Tarquinio Provini (I), MV Agusta	John Surtees (GB), MV Agusta	John Surtees (GB), MV Agusta
1959		Carlo Ubbiali (I), MV Agusta	Carlo Ubbiali (I), MV Agusta	John Surtees (GB), MV Agusta	John Surtees (GB), MV Agusta
1960		Carlo Ubbiali (I), MV Agusta	Carlo Ubbiali (I), MV Agusta	John Surtees (GB), MV Agusta	John Surtees (GB), MV Agusta
1961		Tom Phillis (AUS), Honda	Mike Hailwood (GB), Honda	Gary Hocking (RHO), MV Agusta	Gary Hocking (RHO), MV Agusta
1962	Ernst Degner (D), Suzuki	Luigi Taveri (CH), Honda	Jim Redman (RHO), Honda	Jim Redman (RHO), Honda	Mike Hailwood (GB), MV Agusta
1963	Hugh Anderson (NZ), Suzuki	Hugh Anderson (NZ), Suzuki	Jim Redman (RHO), Honda	Jim Redman (RHO), Honda	Mike Hailwood (GB), MV Agusta
1964	Hugh Anderson (NZ), Suzuki	Luigi Taveri (CH), Honda	Phil Read (GB), Yamaha	Jim Redman (RHO), Honda	Mike Hailwood (GB), MV Agusta
1965	Ralph Bryans (GB), Honda	Hugh Anderson (NZ), Suzuki	Phil Read (GB), Yamaha	Jim Redman (RHO), Honda	Mike Hailwood (GB), MV Agusta
1966	Hans-Georg Anscheidt (D), Suzuki	Luigi Taveri (CH), Honda	Mike Hailwood (GB), Honda	Mike Hailwood (GB), Honda	Giacomo Agostini (I), MV Agusta
1967	Hans-Georg Anscheidt (D), Suzuki	Bill Ivy (GB), Yamaha	Mike Hailwood (GB), Honda	Mike Hailwood (GB), Honda	Giacomo Agostini (I), MV Agusta
1968	Hans-Georg Anscheidt (D), Suzuki	Phil Read (GB), Yamaha	Phil Read (GB), Yamaha	Giacomo Agostini (I), MV Agusta	Giacomo Agostini (I), MV Agusta
1969	Ángel Nieto (E), Derbi	Dave Simmonds (GB), Kawasaki	Kel Carruthers (AUS), Benelli	Giacomo Agostini (I), MV Agusta	Giacomo Agostini (I), MV Agusta
1970	Ángel Nieto (E), Derbi	Dieter Braun (D), Suzuki	Rodney Gould (GB), Yamaha	Giacomo Agostini (I), MV Agusta	Giacomo Agostini (I), MV Agusta
1971	Jan de Vries (NL), Kreidler	Ángel Nieto (E), Derbi	Phil Read (GB), Yamaha	Giacomo Agostini (I), MV Agusta	Giacomo Agostini (I), MV Agusta
1972	Ángel Nieto (E), Derbi	Ángel Nieto (E), Derbi	Jarno Saarinen (FIN), Yamaha	Giacomo Agostini (I), MV Agusta	Giacomo Agostini (I), MV Agusta
1973	Jan de Vries (NL), Kreidler	Kent Andersson (S), Yamaha	Dieter Braun (D), Yamaha	Giacomo Agostini (I), MV Agusta	Phil Read (GB), MV Agusta
1974	Henk van Kessel (NL), Kreidler	Kent Andersson (S), Yamaha	Walter Villa (I), Harley-Davidson	Giacomo Agostini (I), Yamaha	Phil Read (GB), MV Agusta
1975	Ángel Nieto (E), Kreidler	Paolo Pileri (I), Morbidelli	Walter Villa (I), Harley-Davidson	Johnny Cecotto (YV), Yamaha	Giacomo Agostini (I), Yamaha
1976	Ángel Nieto (E), Bultaco	Pier Paolo Bianchi (I), Morbidelli	Walter Villa (I), Harley-Davidson	Walter Villa (I), Harley-Davidson	Barry Sheene (GB), Suzuki
1977	Ángel Nieto (E), Bultaco	Pier Paolo Bianchi (I), Morbidelli	Mario Lega (I), Morbidelli	Takazumi Katayama (J), Yamaha	Barry Sheene (GB), Suzuki
1978	Ricardo Tormo (E), Bultaco	Eugenio Lazzarini (I), MBA	Kork Ballington (ZA), Kawasaki	Kork Ballington (ZA), Kawasaki	Kenny Roberts (USA), Yamaha
1979	Eugenio Lazzarini (I), Kreidler	Ángel Nieto (E), Minarelli	Kork Ballington (ZA), Kawasaki	Kork Ballington (ZA), Kawasaki	Kenny Roberts (USA), Yamaha
1980	Eugenio Lazzarini (I), Iprem	Pier Paolo Bianchi (I), MBA	Anton Mang (D), Kawasaki	Jon Ekerold (ZA), Bimota-Yamaha	Kenny Roberts (USA), Yamaha
1981	Ricardo Tormo (E), Bultaco	Ángel Nieto (E), Minarelli	Anton Mang (D), Kawasaki	Anton Mang (D), Kawasaki	Marco Lucchinelli (I), Suzuki
1982	Stefan Dörflinger (CH), Kreidler	Ángel Nieto (E), Garelli	Jean-Louis Tournadre (F), Yamaha	Anton Mang (D), Kawasaki	Franco Uncini (I), Suzuki
1983	Stefan Dörflinger (CH), Kreidler	Ángel Nieto (E), Garelli	Carlos Lavado (YV), Yamaha		Freddie Spencer (USA), Honda
1984	Stefan Dörflinger (CH), Zündapp*	Ángel Nieto (E), Garelli	Christian Sarron (F), Yamaha		Eddie Lawson (USA), Yamaha
1985	Stefan Dörflinger (CH), Krauser*	Fausto Gresini (I), Garelli	Freddie Spencer (USA), Honda		Freddie Spencer (USA), Honda
1986	Jorge Martínez (E), Derbi*	Luca Cadalora (I), Garelli	Carlos Lavado (YV), Yamaha		Eddie Lawson (USA), Yamaha
1987	Jorge Martínez (E), Derbi*	Fausto Gresini (I), Garelli	Anton Mang (D), Honda		Wayne Gardner (AUS), Honda
1988	Jorge Martínez (E), Derbi*	Jorge Martínez (E), Derbi	Sito Pons (E), Honda		Eddie Lawson (USA), Yamaha
1989	Manuel Herreros (E), Derbi*	Àlex Crivillé (E), JJ Cobas	Sito Pons (E), Honda		Eddie Lawson (USA), Honda
1990		Loris Capirossi (I), Honda	John Kocinski (USA), Yamaha		Wayne Rainey (USA), Yamaha
1991		Loris Capirossi (I), Honda	Luca Cadalora (I), Honda		Wayne Rainey (USA), Yamaha
1992		Alessandro Gramigni (I), Aprilia	Luca Cadalora (I), Honda		Wayne Rainey (USA), Yamaha
1993		Dirk Raudies (D), Honda	Tetsuya Harada (J), Yamaha		Kevin Schwantz (USA), Suzuki
1994		Kazuto Sakata (J), Honda	Max Biaggi (I), Aprilia		Mick Doohan (AUS), Honda
1995		Haruchika Aoki (J), Honda	Max Biaggi (I), Aprilia		Mick Doohan (AUS), Honda
1996		Haruchika Aoki (J), Honda	Max Biaggi (I), Aprilia		Mick Doohan (AUS), Honda
1997		Valentino Rossi (I), Aprilia	Max Biaggi (I), Honda		Mick Doohan (AUS), Honda
1998		Kazuto Sakata (J), Aprilia	Loris Capirossi (I), Aprilia		Mick Doohan (AUS), Honda
1999		Emilio Alzamora (E), Honda	Valentino Rossi (I), Aprilia		Àlex Crivillé (E), Honda
2000		Roberto Locatelli (I), Aprilia	Olivier Jacque (F), Yamaha		Kenny Roberts Jr. (USA), Suzuki
2001		Manuel Poggiali (RSM), Gilera	Daijiro Kato (J), Honda		Valentino Rossi (I), Honda
2002		Arnaud Vincent (F), Aprilia	Marco Melandri (I), Aprilia		Valentino Rossi (I), Honda*
2003		Dani Pedrosa (E), Honda	Manuel Poggiali (RSM), Aprilia		Valentino Rossi (I), Honda*
2004		Andrea Dovizioso (I), Honda	Dani Pedrosa (E), Honda		Valentino Rossi (I), Yamaha*
2005		Thomas Lüthi (CH), Honda	Dani Pedrosa (E), Honda		Valentino Rossi (I), Yamaha*
2006		Álvaro Bautista (E), Aprilia	Jorge Lorenzo (E), Aprilia		Nicky Hayden (USA), Honda*
2007		Gábor Talmácsi (H), Aprilia	Jorge Lorenzo (E), Aprilia		Casey Stoner (AUS), Ducati*
2008		Mike di Meglio (F), Derbi	Marco Simoncelli (I), Gilera		Valentino Rossi (I), Yamaha*
2009		Julián Símon (E), Aprilia	Hiroshi Aoyama (J), Honda		Valentino Rossi (I), Yamaha*
2010		Marc Márquez (E), Derbi	Toni Elías (E), Moriwaki*		Jorge Lorenzo (E), Yamaha*
2011		Nico Terol (E), Aprilia	Stefan Bradl (D), Kalex*		Casey Stoner (AUS), Honda*
2012		Sandro Cortese (D), KTM*	Marc Márquez (E), Suter*		Jorge Lorenzo (E), Yamaha*
2013		Maverick Viñales (E), KTM*	Pol Espargaró (E), Kalex*		Marc Márquez (E), Honda*
2014		Alex Márquez (E), Honda*	Esteve Rabat (E), Kalex*		Marc Márquez (E), Honda*
2015		Danny Kent (GB), Honda*	Johann Zarco (F), Kalex*		Jorge Lorenzo (E), Yamaha*
2016		Brad Binder (ZA), KTM*	Johann Zarco (F), Kalex*		Marc Márquez (E), Honda*
2017		Joan Mir (E), Honda*	Franco Morbidelli (I), Kalex*		Marc Márquez (E), Honda*
2018		Jorge Martín (E), Honda*	Francesco Bagnaia (I), Kalex*		Marc Márquez (E), Honda*
2019		Lorenzo Dalla Porta (I), Honda*	Álex Márquez (E), Kalex*		Marc Márquez (E), Honda*
2020		Albert Arenas (E), KTM*	Enea Bastianini (I), Kalex*		Joan Mir (E), Suzuki*
2021		Pedro Acosta (E), KTM*	Remy Gardner (AUS), Kalex*		Fabio Quartararo (F), Yamaha*

POLARITY PHOTO

Pedro Acosta


POLARITY PHOTO

Remy Gardner


YAMAHA

Fabio Quartararo

Remy Gardner, Fabio Quartararo und Pedro Acosta (v. l.): Die Grand-Prix-Weltmeister 2021

Alle Straßen-Solo-Weltmeister

MOTPGP

Formel 750*/Superbike	Supersport	TT-Formel 1/Supersport 300*	TT-Formel 2	TT-Formel 3
Steve Baker (USA), Yamaha*		Phil Read (GB), Honda	Alan Jackson (GB), Honda	John Kidson (GB), Honda
Johnny Cecotto (YV), Yamaha*		Mike Hailwood (GB), Ducati	Alan Jackson (GB), Honda	Bill Smith (GB), Honda
Patrick Pons (F), Yamaha*		Ron Haslam (GB), Honda	Alan Jackson (GB), Honda	Barry Smith (AUS), Yamaha
		Graeme Crosby (NZ), Suzuki	Charlie Williams (GB), Yamaha	Ron Haslam (GB), Honda
		Graeme Crosby (NZ), Suzuki	Tony Rutter (GB), Ducati	Barry Smith (AUS), Yamaha
		Joey Dunlop (GB), Honda	Tony Rutter (GB), Ducati	
		Joey Dunlop (GB), Honda	Tony Rutter (GB), Ducati	
		Joey Dunlop (GB), Honda	Tony Rutter (GB), Ducati	
		Joey Dunlop (GB), Honda	Brian Reid (GB), Yamaha	
		Joey Dunlop (GB), Honda	Brian Reid (GB), Yamaha	
		Virginio Ferrari (I), Bimota		
Fred Merkel (USA), Honda		Carl Fogarty (GB), Honda		
Fred Merkel (USA), Honda		Carl Fogarty (GB), Honda		
Raymond Roche (F), Ducati		Carl Fogarty (GB), Honda		
Doug Polen (USA), Ducati				
Doug Polen (USA), Ducati				
Scott Russell (USA), Kawasaki				
Carl Fogarty (GB), Ducati				
Carl Fogarty (GB), Ducati				
Troy Corser (AUS), Ducati				
John Kocinski (USA), Honda				
Carl Fogarty (GB), Ducati				
Carl Fogarty (GB), Ducati	Stéphane Chambon (F), Suzuki			
Colin Edwards (USA), Honda	Jörg Teuchert (D), Yamaha			
Troy Bayliss (AUS), Ducati	Andrew Pitt (AUS), Kawasaki			
Colin Edwards (USA), Honda	Fabien Foret (F), Honda			
Neil Hodgson (GB), Ducati	Chris Vermeulen (AUS), Honda			
James Toseland (GB), Ducati	Karl Muggeridge (AUS), Honda			
Troy Corser (AUS), Suzuki	Sébastien Charpentier (F), Honda			
Troy Bayliss (AUS), Ducati	Sébastien Charpentier (F), Honda			
James Toseland (GB), Honda	Kenan Sofuoglu (TR), Honda			
Troy Bayliss (AUS), Ducati	Andrew Pitt (AUS), Honda			
Ben Spies (USA), Yamaha	Cal Crutchlow (GB), Yamaha			
Max Biaggi (I), Aprilia	Kenan Sofuoglu (TR), Honda			
Carlos Checa (E), Ducati	Chaz Davies (GB), Yamaha			
Max Biaggi (I), Aprilia	Kenan Sofuoglu (TR), Kawasaki			
Tom Sykes (GB), Kawasaki	Sam Lowes (GB), Yamaha			
Sylvain Guintoli (F), Aprilia	Michael van der Mark (NL), Honda			
Jonathan Rea (GB), Kawasaki	Kenan Sofuoglu (TR), Kawasaki			
Jonathan Rea (GB), Kawasaki	Kenan Sofuoglu (TR), Kawasaki			
Jonathan Rea (GB), Kawasaki	Lucas Mahias (F), Yamaha	Marc García (E), Yamaha*		
Jonathan Rea (GB), Kawasaki	Sandro Cortese (D), Yamaha	Ana Carrasco (E), Kawasaki*		
Jonathan Rea (GB), Kawasaki	Randy Krummenacher (CH), Yamaha	Manuel González (E), Kawasaki*		
Jonathan Rea (GB), Kawasaki	Andrea Locatelli (I), Yamaha	Jeffrey Buis (NL), Kawasaki*		
Toprak Razgatlioglu (TR), Yamaha	Dominique Aegerter (CH), Yamaha	Adrian Huertas (E), Kawasaki*		



TEN KATE RACING

Dominique Aegerter



Superbike-Weltmeister Toprak Razgatlioglu

WORLDSBK

Superbike-WM

Öttl bereitet sich vor

Dass Philipp Öttl vor seinem schwersten Karrieresprung steht, weiß der 25-jährige Bayer. Deshalb trainiert er mit einer Serien-Ducati Panigale V4 fleißig in Spanien.

Von: **Imre Paulovits**

Dass Philipp Öttl für dieses Jahr den Platz des zurückgetretenen Chaz Davies bei GoEleven Ducati übernommen hat, legt ihm eine schwere Verantwortung auf die Schulter, aber es öffnet ihm auch einige Türen. So trainiert der Supersport-WM-Vierte derzeit in Spanien mit der Serien-Ducati Panigale V4 S, die zuletzt das Trainingsmotorrad des zu BMW abgewanderten WM-Dritten Scott Redding war. „Das Team hat mit Ducati gesprochen, ich konnte das Motorrad dann beim FEEL-Werksteam in Bologna abholen. Ich bin dann noch einige Supermoto-Kurse in Italien gefahren und dann mit den Motorrädern im Transporter nach Jerez gereist“, verrät Öttl.


OETTL

Öttl auf der Ex-Redding-Ducati

Dort ist er im Rahmen eines Speer-Fahrertrainings am Wochenende drei Tage lang gefahren. „Zum Glück hatte mein Vater Zeit, ist mit mir runtergefahren und hat mich in Jerez drei Tage lang unterstützt“, erzählt Öttl. „Ich bleibe jetzt noch diese Woche hier und bin drei Tage zusammen mit Bike Promotion, es kommt ein Mechaniker von Max Racing, der mir dann hilft. Öttl hat sich vor allem darauf konzentriert, ein Gefühl dafür zu bekommen, wie man bei dem Motorrad die Leistung einsetzt. „Das war bislang kein wirkliches Problem, wobei ich weiß, dass das Rennmotorrad noch einmal mehr Leistung hat und leichter ist.“ ■

IDM Superbike 1000

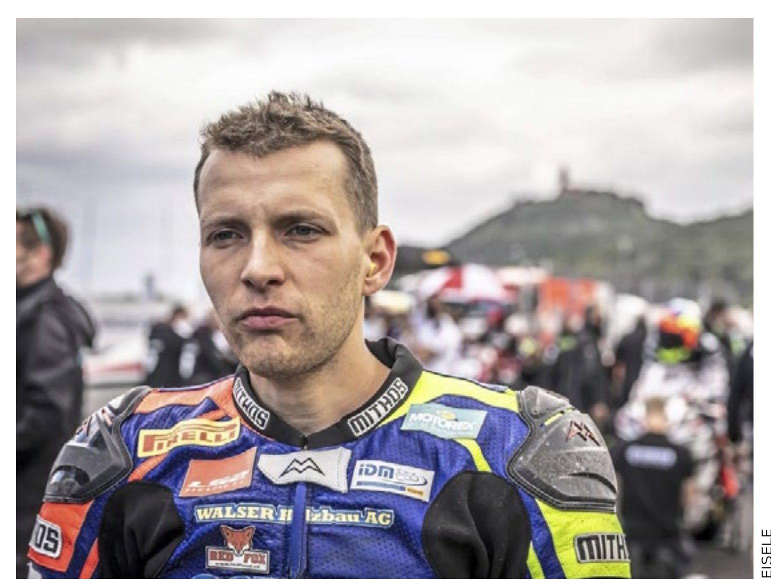
Schmitter hört auf

Dominic Schmitter, IDM-Laufsieger in Most 2021, hat einen Schlussstrich gezogen – das gab er zu Jahresbeginn emotional bekannt.

Von: **Anke Wieczorek**

Seine Karriere begann als Dreijähriger, führte von den Pocketbikes in den ADAC Junior Cup. Er fuhr in der Moto3, der Moto2, im R6 Cup, der Schweizer Meisterschaft und in der Königsklasse der IDM. „Ich hatte immer extremes Glück, dass ich eine so gute Unterstützung erhalten habe“, sagt Schmitter rückblickend. Die Sponsoren, auch all die kleinen, seien nicht nur als Geldgeber, sondern immer mit Herzblut an seiner Seite gewesen. Sein größter Dank geht an Teamchef Konrad Hess, mit dessen Hilfe er im Rahmen der Schweizer Meisterschaft den Rundenrekord in Dijon gebrochen hat und letztes Jahr in Most einen Sieg in der IDM Superbike 1000 holte.

Warum hört Schmitter nun auf? „Ich konnte die Klassenwertung in der IDM anführen. Das war ein großes Lebensziel von mir.“ Doch der 27-jährige Altstättener hatte auch einen schweren Sturz im Qualifying auf dem TT Circuit in Assen. Schmitter brach sich die Hüfte und litt eine Zeit lang unter Sehstörungen. Er wird jetzt Fahrlehrer. ■



EISELE

Dominic Schmitter in Most 2021: „Mit dem IDM-Sieg einen Traum erfüllt.“

NACHRICHTEN

ENDURANCE-WM

In der Langstrecken-WM tut sich auch weiterhin so einiges, was die Fahrerbesetzungen bei den Teams betrifft. Nach den Supersport-WM-Zugängen Randy Krummenacher und Steven Odendaal haben auch einige bewährte Endurance-WM-Piloten die Teams gewechselt. SRC Kawasaki hat sich mit Randy de Puniet, Etienne Masson und Florian Marino komplett neu aufgestellt und zwei Yamaha- und einen Ducati-Piloten des Vorjahres geangelt. Erwan Nigon, der ehemalige EWC-Weltmeister und zweifache 24-Stunden-Sieger, wechselt hingegen von SRC Kawasaki auf eine private Yamaha. Endurance Ducati wird als Werksauftritt der Edelrenner aus Bologna weitermachen, das Fahrer-Trio ist noch offen und soll in der kommenden Woche bekannt gegeben werden. Lediglich Mathieu Gines hat dort derzeit einen gültigen Vertrag. Auch Manfred Kremer wird sicher mit seinem Motobox Kremer Racing Team wieder dabei sein, die Fahrer sind aber auch hier noch offen.

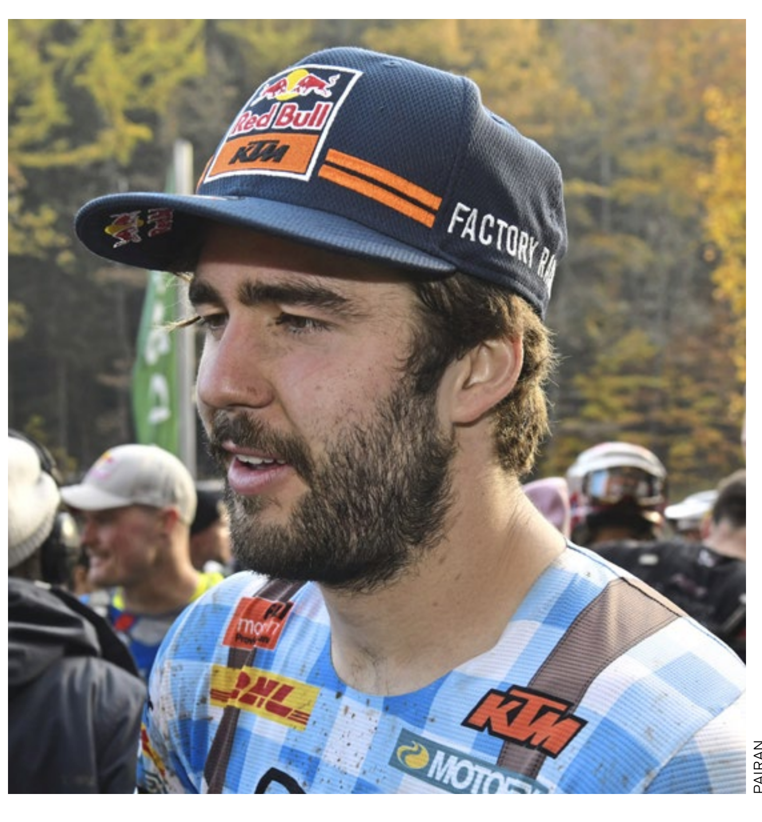
Die wichtigsten Teams der Endurance-WM 2022:

#1 Yoshimura SERT Motul – Gregg Black, Xavier Simeon, Sylvain Guintoli
#5 FCC TSR Honda France – Mike di Meglio, Josh Hook, Gino Rea
#6 ERC Endurance Ducati – Louis Rossi (?), Mathieu Gines, Lorenzo Zanetti (?), Jonas Folger (?)
#7 YART Yamaha – Marvin Fritz, Niccolò Canepa, Karel Hanika, Robin Mulhauser
#8 Team Bolliger Switzerland – Jan Bühn, Jesper Pellijeff, Nico Thöni
#11 SRC Kawasaki – Randy de Puniet, Etienne Masson, Florian Marino
#37 BMW Motorrad World EWC – Markus Reiterberger, Jeremy Guarnoni, Ilya Mikhalchik, Kenny Foray
#77 Wojcik Yamaha Racing – Randy Krummenacher, Sheridan Morais, Dan Linfoot

Ein megacooles Jahr

Der erst 23-Jährige Manuel Lettenbichler gewann zum dritten Mal das spektakulärste Hard Enduro in Deutschland, das Getzen-Rodeo im Erzgebirge. Doch auch weltweit ist der Bayer aus Kiefersfelden auf den Siegerpodesten der Extrem-Enduros zu Hause. Zuletzt hatte er den zweiten Platz beim Auftakt der SuperEnduro-WM in Polen belegt. Derzeit liegt er mit frisch operiertem Meniskus auf dem Sofa und hofft, zum nächsten Lauf der Hard-Enduro-WM wieder fit zu sein.

Von: **Robert Pairan**



PAIRAN



Manuel Lettenbichler

Geburtstag: 30. April 1998
Geburtsort: Rosenheim (D)
Herkunftsland: Deutschland

WM-KARRIERE
2011–2013: Drei Mal Deutscher Jugendtrial-Meister
2016: SuperEnduro-Junioren-weltmeister
2019: World-Enduro-Super-Series-Gesamtsieger
2021: Hard-Enduro-WM Platz 2

Haben Sie ganz normal als Junge mit dem Trialfahren angefangen oder war das Extremenduro schon immer in Ihrem Hinterkopf?
Bis ich 15 Jahre alt war, habe ich mich nur auf das Trialfahren konzentriert. Als der Papa dann 2006 in den Endurosport gewechselt ist, war das seine Sache. Bei mir war immer nur das Trialfahren im Vordergrund.

Ihr Vater Andreas hatte es im Extremenduro vorgemacht, gab es da jemals eine Rivalität zwischen Ihnen, so wie eventuell bei Geschwistern?
Nein, da hat es nie eine Rivalität gegeben. Als ich ihn das erste Mal bei einem Qualifying geschlagen hatte, beim Sea to Sky, da hat er sich einfach für mich gefreut und gemeint, es wäre jetzt an der Zeit, einen Schritt zurückzutreten und mich in den Vordergrund zu lassen. Das war ein natürlicher Übergang in der Lettenbichler-Dynastie, ohne Reibereien.

Sind Sie quasi in seine Fußstapfen getreten? Oder wollten Sie alles anders machen? Andererseits stand und steht Ihr Vater mehr als nur zur Seite, er begleitet und unterstützt Sie auf allen Rennen.
Für mich war wichtig, ich möchte nicht der zweite „Letti“ werden, sondern meinen eigenen Namen in dem Sport machen. Ja, ich bin schon in seine Fußstapfen getreten, aber doch immer eine eigene Person geblieben. Es wurden auch nie Vergleiche zu meinem Vater gezogen. Als Sportler ist man sicher auch Vorbild für viele Leute, und da ist es schon gut, wenn man seinen eigenen Namen repräsentiert.

> „Ich wollte nicht der zweite ‚Letti‘ werden, sondern meinen eigenen Namen in dem Sport machen.“
>
> Manuel Lettenbichler

Das letzte Rennen der Hard-Enduro-WM, das Getzen-Rodeo, haben Sie gewonnen, aber nicht die Meisterschaft. Was ging Ihnen während des Wettbewerbs durch den Kopf?
Gar nicht so viel. Für mich war es einfach nur wichtig, dass ich das Rennen gut fahre und dass ich da vorne dabei bin. Weil das auch mein Heimrennen ist, da möchte man schon immer gerne vorne mit dabei sein. Ich habe dann auch zum dritten Mal in Folge gewonnen und darauf bin ich mega stolz. Ich hab die Meisterschaft ein wenig an die Seite gedrängt, denn ich wusste, ich kann nicht mehr machen als mein Bestes geben, und die Entscheidung in der Meisterschaft hängt davon ab, was der andere (Billy Bolt, Anm. d. Redaktion) macht. Es war am Ende kein anderer da, der da noch hätte reinfahren können. Da war ich zwar ein wenig enttäuscht, aber es war ein megacooles Jahr und ein cooler Saisonabschluss.

Ständig auf Rennen unterwegs – Welches Gefühl haben Sie, wo Sie eigentlich leben?
In Bergamo, wo das Farioli-Team stationiert ist, bin ich fast nie. Aber natürlich bin ich viel unterwegs, nicht nur auf den Rennen, sondern auch zum Trainieren. Mein Lebensmittelpunkt ist immer noch da, wo ich herkomme: in Kiefersfelden, wo auch viele meiner alten Freunde sind. Ich fahre zwar gern weg zum Trainieren, aber komme auch richtig gerne wieder nach Hause.

Ihnen scheint egal zu sein, welches Motorrad Sie fahren, beim Enduro-GP war es der Viertakter, in der Hard-Enduro-WM der Zweitakter.
Mein Lieblingsmotorrad ist die 300er-Zweitakt von KTM. Natürlich verbringe ich damit auch die meiste Zeit, wie in den letzten Wochen beim SuperEnduro. Mir macht es aber einfach auch Spaß, die ganzen anderen Motorräder zu fahren, und ich glaube nicht, dass ich da große Schwierigkeiten mit dem Umsteigen habe. Beim Hard Enduro fahre ich nur den Zweitakter, da kommt man sich selbst nicht wirklich in die Quere.

Wie gestaltet sich Ihr Training – Bergtouren mit Ski, im Bike-Park auch mal rückwärts fahren usw. scheint kein Training, sondern Spaß zu sein …
Training ist immer wichtig. Aber ich schaue, dass ich so viel wie möglich draußen trainieren kann, weil ich da am liebsten bin, und dass der Spaß im Vordergrund steht. Es gibt auch Tage, wo man mal beißen muss und Sachen machen muss, für die man nicht so motiviert ist.

Auch Skitourengehen ist Ihr Ding. Gerade hat es Motocrosser René Hofer dabei tödlich erwischt. Was bedeutet das für Sie? Bremst das?
Ich bin in den Bergen aufgewachsen, bin mit dem Skitourengehen aufgewachsen. Mein ganzer Freundeskreis ist da sehr engagiert und wir kennen auch die Gefahren. Das mit René Hofer war ein ganz harter Schock, denn ich kannte ihn persönlich auch ganz gut. ■

FELD

Im Formationsflug: Honda-Stars Ken Roczen und Chase Sexton

Startsieg für Roczen

Der Auftakt zu US-Supercross-Serie im kalifornischen Anaheim wurde zum Triumph für den Thüringer Ken Roczen. Der Honda-Star siegte überlegen in einem streckenweise wilden Finale. Auf den Plätzen folgten Erzrivale und Titelverteidiger Cooper Webb (KTM) und GasGas-Pilot Justin Barcia.

Von: **Frank Quatember**

Besser hätte die Saison für den Mattstedter Superstar Ken Roczen nicht beginnen können. Der Deutsche zeigte trotz einer überstandenen Erkrankung mit seinem vierten Sieg beim Auftaktrennen in Anaheim keinerlei Schwäche, gewann seine Starts sowohl im Vorlauf als auch im Finale und beherrschte die sehr anspruchsvolle Strecke zu 100 Prozent. Die hochgelobte Konkurrenz sah mit großem Abstand das Hinterrad von Roczen, der mit seinem Saisonbeginn natürlich hochzufrieden war: „Sehr gut für das Selbstbewusstsein, auf dieser harten Strecke in einem wilden Rennen zu gewinnen. Vor allem die Whoops waren sehr brenzlig. Im Dezember konnte ich leider nicht viel fahren, dafür lief es heute prima.“

Mit großen Erwartungen war Honda-Teamkollege Chase Sexton in seiner zweiten 450er Supercross-Saison nach Anaheim gekommen, und mit einem klaren Vorlaufsieg setzte der 22-Jährige ein Statement. Im Finale kam Sexton am Hinterrad von Roczen aus der Startkurve und setzte den Thüringer enorm unter Druck, der wehrte aber bis Runde 9 alle Angriffe clever ab. Wohlgemerkt ohne Brechstange oder Blockpass, Sexton blieb wohltuend fair und respektvoll gegenüber seinem Teamkollegen. Dafür gab's keine Belohnung, ganz im Gegenteil verlor Sexton in Runde 9 am Ende einer Rhythmussektion die Kontrolle und krachte in die Strohballen.

Webbs bester Auftakt

Kurz darauf stürzte er spektakulär im Waschbrett, und damit war der Traum vom Sieg Makulatur. Im Endspurt verlor der Honda-Pilot auch noch ein atemberaubendes Duell um Platz 4 gegen den Franzosen Marvin Musquin auf den letzten Metern um winzige 1,4 Hundertstelsekunden.

Titelverteidiger Cooper Webb schaffte auf der Werks-KTM seinen bisher besten Auftakt in eine 450er SX-Saison und ordnete seinen etwas glücklichen zweiten Platz im Ziel ehrlich ein: „Ich hatte keinen guten Start, konnte aber schnell ein paar Jungs passieren. Ich wusste, dass es hier beim Auftakt heiß hergehen würde und wollte deshalb unbedingt möglichst lange smooth bleiben und mich aus den echt wilden Kämpfen heraushalten.“

Der dritte Platz auf dem Tagespodium ging verdient an Justin Barcia (GasGas). Der Sieger der letzten drei Auftaktrennen in Anaheim ordnete sich sofort nach dem Start in der Spitzengruppe als Vierter ein und verteidigte couragiert seine Position gegen Jason Anderson und Cooper Webb. Als Sexton im Waschbrett zu Fall kam, nutzte Barcia den Moment und übernahm Platz 2. Wenige Minuten vor Rennschluss kämpfte sich Kawasaki-Neuling Jason Anderson an Barcia in den Whoops vorbei, doch das hatte Folgen. Eine Kurve später schlug „Bam Bam“ zurück und beförderte „El Hombre“ ziemlich unsanft in die Streckenbegrenzung. Barcia: „Es war nichts Besonderes, er hat die Tür offen gelassen. Schade, dass Webb mich dann kurz vor dem Ende noch passieren konnte, das war ärgerlich!“

Das größte Interesse lag auf dem Debüt von Eli Tomac auf der Factory-Yamaha. Immerhin



ALIGN MEDIA

Perfekter Saisonbeginn: Ken Roczen fliegt durchs Angel-Stadion



ALIGN MEDIA

Bester Saisonstart für Titelverteidiger Cooper Webb (#1), dahinter „Bad Boy“ Marvin Musquin

hatten die Blauen viel investiert, um den US-Superstar in ihr Team zu holen. Und auch Tomac äußerte sich im Vorfeld sehr positiv über sein 2022er Motorrad. Doch es steht fest, dass er noch einiges an Rennpraxis benötigen wird, um in den Titelkampf eingreifen zu können. Nach gewohnt schlechtem Start konnte Tomac erst nach der Rennhälfte Plätze gutmachen und steht nach Platz 6 im Ziel bereits jetzt unter Druck.

Noch mehr gilt das für den Geheimfavoriten der meisten Experten, den amtierenden 450er Motocross-Champion Dylan Ferrandis. Der langhaarige Franzose verpatzte zunächst komplett den Start in Anaheim, fand aber schnell seinen Rhythmus und zog mit bemerkenswertem Speed bis auf Platz 6 vor. Sein Pech war, dass Sexton bei seiner Aufholjagd keine Rücksicht nahm und ihn bei der Einfahrt ins Waschbrett in Runde 14 hart blockte. Ferrandis würgte dabei den Yamaha-Motor ab und fiel weit zurück, im Ziel stand lediglich Platz 16 zu Buche.

Wesentlich besser erging es seinem älteren Landsmann Marvin Musquin, der seine letzte Saison im KTM-Werksteam fährt. Der schmale Franzose wurde guter Vierter, machte sich aber wenig Freunde mit seiner „unorthodoxen“ Fahrweise. Ob der ansonsten stets korrekte SX-Veteran zu viel Red Bull konsumiert hatte und deshalb Flügel spürte, man weiß es nicht.

Stewart abgeschossen

Wahrscheinlich sorgte eher das harte Manöver im Vorlauf von Barcia gegen den Franzosen dafür, dass Musquin im Finale mit dem Messer zwischen den Zähnen unterwegs war. Ein Opfer war unter anderem Malcolm Stewart, der von Musquin in Runde 11 ziemlich rüde abgeschossen wurde. Allerdings ist der frischgebackene Husqvarna-Pilot selbst kein Kind von Traurigkeit. Die heftige Auseinandersetzung mit Musquin nach Rennschluss war daher so überflüssig wie ein Kropf. Der kleine Bruder von James Stewart war Qualifikationsschnellster, konnte aber aus der Pole-Position im Finale nicht viel Zählbares herausholen. Am Ende begann „Mookie“ seine SX-Saison als Siebter. Auch für Aaron Plessinger (KTM) endete Anaheim 1 auf Rang 9 im Ziel enttäuschend. Das lag aber vor allem an einem schmerzhaften Abflug in seinem Vorlauf! Deutlich angeschlagen war Plessinger im Endlauf chancenlos.

Bereits vor dem Renntag in Anaheim war Mitfavorit Adam Cianciarulo angeschlagen, der 25-jährige Kawasaki-Pilot verletzte sich bei einem Trainingssturz an der Schulter. Trotzdem beschloss Cianciarulo, in Anaheim zu starten, war auch im Finale zunächst stark unterwegs und lag zur Rennhälfte auf P2 hinter Dominator Roczen! Doch das Rennglück hielt nicht an, die Schmerzen wurden zu stark und „AC“ verlor Platz um Platz, um am Ende als Elfter den Zieltable zu überqueren. ■



ALIGN MEDIA

Diesmal nicht Auftaktsieger: Justin Barcia (#51) auf GasGas, vor Anderson

US-SUPERCROSS

Anaheim (USA), 8. Januar

1.	Ken Roczen (D), Honda	26 Punkte
2.	Cooper Webb (USA), KTM	23
3.	Justin Barcia (USA), GasGas	21
4.	Marvin Musquin (F), KTM	19
5.	Chase Sexton (USA), Honda	18
6.	Eli Tomac (USA), Yamaha	17
7.	Malcolm Stewart (USA), Husqvarna	16
8.	Joey Savatgy (USA), KTM	15
9.	Aaron Plessinger (USA), KTM	14
10.	Jason Anderson (USA), Kawasaki	13
11.	Adam Cianciarulo (USA), Kawasaki	14
12.	Dean Wilson (GB), Husqvarna	11
13.	Justin Brayton (USA), Honda	10
14.	Max Anstie (GB), KTM	9
15.	Mitchell Oldenburg (USA), Honda	8



NACHRICHTEN

BOGDANOV RUSSISCHER EISSPEEDWAY-MEISTER

Nach 80 Heats in vier Rennen musste der russische Meistertitel letzten Donnerstag in Kamensk-Uralskij in einem Stechen zwischen Dmitry Khomitsevich und Nikita Bogdanov (beide 49 Punkte) ausgefahren werden. Nach fünf (!) Führungswechseln gewann Europameister Bogdanov das Run-off in der letzten Kurve! Meisterschaftsdritter wurde Dmitry Koltakov (47 Punkte) vor Nikita Toloknov (40). Weltmeister Dinar Valeev und Daniil Iwanov konnten wegen Verletzungen an der Meisterschaft nicht teilnehmen, sind aber beide von der FIM für den GP gesetzt.

MAYERBÜCHLER UND MONN IN SCHWEDEN

Nachdem Markus Jell, Max Niedermaier und Stefan Pletschacher die Eissaison 2022 abgesagt hatten, nominierte DMSB-Mann Bernd Sagert für die WM-Qualifikation in Örnsköldsvik Franz Mayerbüchler und Benedikt Monn. Hans Weber wurde von der FIM direkt für die GP-Finalserie gesetzt. Für Österreich startet in Schweden Harald Simon, Franz Zorn erhielt ebenfalls eine Wildcard.

KAI HAASE NEBEN ROCZEN

Neben Ken Roczen startete ein zweiter Deutscher beim SX-Auftakt in Anaheim: Der Berliner Kai Haase, eigentlich Freestyle-Motocrosser, aber wegen der Pandemie arbeitslos, qualifizierte sich in der 450er-Klasse als 16. für Heat 1. Im Vorlauf wurde er wieder 16., um dann im Last Chance Heat auf seiner GasGas auf P19 auszuscheiden.

WM-START IN POLEN

Die Langbahn-WM 2022 beginnt am 18. Juni auf der Speedwaybahn in Rzeszow (Polen). Deutsche Stationen des diesmal sechsteiligen GPs sind Mühldorf (3.7.), Scheeßel (21.8.) und Vechta (10.9.). Die Team-WM ist am 26.5. in Herxheim.

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Aston Martin



ASTON MARTIN *V8 VANTAGE AMR*, Neufahrzeug, 100 km, 375 kW (510 PS), Skyfall Silver, 159.990,- €, Verbr.l/100 km: 8,0 außero., 14,2 innero., 10,0 komb., CO2 263 g/km. Nord-Ostsee Automobile GmbH & Co. KG, Aston Martin Hamburg, Poppenbütteler Weg 5, 22339 Hamburg, Tel. 040/538009-007, www.astonmartin-hamburg.com H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 57776



Audi



RS 6, 2022, rot, Leder schwarz, viele Extras, ohne Zulassung und km, Nettoexport möglich, 148.600,- €.Tel. 0172/8667555

Bentley



Continental GT 6.0, 2012, 86000 km, 2. Hd., 423 kW (575 PS), alle KD´s bei Bentley München, Garantie, 63.500,- €. AUTO-SALON-ISARTAL, Thomas Franz, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, T. 089/74424460, www.autosalon-isartal.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 57799

BMW



Anhängerkupplungen für alle BMW. Montage in nur 2,5 Std. T. 09953/9816298, www.kupplung-vor-ort.com H

Suche Z1, Z3, Z8. 0172/8339378 H

Jaguar

ERSATZTEIL-GROSSLAGER! Neu und gebr., alle Typen. www.jaguar-teile.de 04332/1419 H

Arden

Suche original Arden Jaguar Fahrzeuge, auch perfekte Japan Importe. englishcars@gmx.de H

Service

Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen

Tel. 0711/320 688 88
Fax 0711/182-2550

Bestellservice* und Abo-Service
motorsportaktuell@dpv.de
****Bitte Bankverbindung angeben***

Chiffre

Zuschriften richten Sie bitte an:
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG



MOTOR SPORT aktuell
Chiffre Nr. ...
70162 Stuttgart

Lotus

Suche Elise + Exige. Tel. 0172/9342421 Fan-Shop: www.bf-sportwagen.de H

McLaren



675LT Coupé, 2016, 13200 km, dt. Fzg., 496 kW (675 PS), orangerot, Topausstattung, Neuzust., Garantie, 229.500,- €, Inzahlung mögl. AUTOSALON-ISARTAL, Thomas Franz, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, Tel. 089/74424460, www.autosalon-isartal.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 57802

Mercedes



www.varex.com

SLS- / G-PARADE: div. Modelle ab Lager. WIR KAUFEN AN! Kfz-Handel am Tegernsee, varex@varex.com, T. 08022/6607080 H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 57798



SL 500 R107, 12/88, ***29146 km***, Wertgutachten 1-, Orginalzustand, unfallfrei, Reifen, Batterie u.v.m. neu, kein Wartungsstau, arcticweiss, Leder blau, Verdeck dunkelblau, Hardtoplift, Fondsitze, TÜV, ASU, H-Kennz., nicht zugel., VB 80.900,- €. 56651 Oberzissen, Tel. 0172/6928500

mehr: motor-klassik.de Nr. 57769



Kaufe jedes G Modell, ab Bj. 2018, unkompliziert und fair. Tel. 0172/4310800

Morgan



Plus 8, 1989, 48200 km!, 2. Hd., H-Kennz., b.r.g./ schwarz, Bestzustand, 62.500,- €, Inzahlung mögl. AUTOSALON-ISARTAL, Thomas Franz, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, Tel. 089/74424460, www.autosalon-isartal.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 57801

Porsche

WIR SUCHEN IHREN GEPFLEGTEN SPORTWAGEN + HOCHWERTIGEN OLDTIMER, Sofortankauf oder Kommission in Bestlage München-Süd. AUTOSALON-ISARTAL, Thomas FRANZ, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, Tel. 089/74424460, service@autosalon-isartal.de, www.autosalon-isartal.de H



911 2.4 Targa Ölklappe, 1972, S-Motor, 190 PS, 79600 km, Scheckheft, silber, Leder schw., H-Kennz., gr. KD neu, 115.500,- €, Inzahlung mögl. AUTOSALON-ISARTAL, Thomas Franz, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, Tel. 089/74424460, www.autosalon-isartal.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 57803

www.Rennsportshop.com



100% wie ab Werk! Für viele Porsche - auch für die ganz neuen Modelle. www.digitaletechnik.de, T. 08141/512470 H



1956 Porsche 356 Pre-A Speedster, Matching Numbers, siehe Cargold YouTube, € 315.000,-. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, cargold.com H

Renn/Rallye



Hewland Vertrieb Deutschland, Wartung, Verkauf, großes E-Lager. Tel. 02242/6840, E-mail: motorsportRiegl@aol.com H





www.berlin-tuning.com H

Tesla



Jetzt für alle Tesla 3/S/X/Y abnehmbare Anhängerkupplungen, Sofortmontage in 2,5 Std. www.kupplung-vor-ort.com, 09953/9816298 H





Gutes Geschäft + eleganter Firmenwagen für Vertriebspartner im Bereich sauberes Wasser und reine Luft! 168@bestwater.de, Tel. 01523/3752139 H



Christophorus, 120 Hefte ab 1952/53 - keine vollständigen Jahrgänge - zu verkaufen. Tel. 0157/51637676



Leder und Alcantara für PKWs, qm ab 40,- €. Tel. 0221/9712233, www.autoleder-service.de H









MOTOR SPORT aktuell MOTORMARKT ANZEIGEN-SERVICE

■ Anzeigenannahme: Tel. 0711/182-188 (Mo.–Do. von 8–18 Uhr, Fr. von 8–16 Uhr) ■ Fax: 0711/182-1783

Anzeigen-Coupon bitte vollständig ausgefüllt und unterschrieben einsenden an:

oder auch über unseren elektronischen Bestellcoupon unter **www.bestell-coupon.de/msa**

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Fahrzeugmarkt MSA
D-70162 Stuttgart

Anzeigentext: (Pro Zeile ca. 30 Zeichen inkl. Satzzeichen und Zwischenräume)

msa 5/22

Bitte senden Sie mir gegen Berechnung ein Exemplar von:

❏ MOTORSPORT aktuell € 2,70
❏ MOTORRAD € 4,50
❏ auto motor und sport € 4,50
❏ sport auto € 5,50

Bitte ankreuzen	Gewünschte Kombination (gilt nur für die Bundesrepublik Deutschland)	Anzeigenpreise privat € bis 4 Zeilen	jede weitere Zeile	Anzeigenpreise gewerblich* € 1 Zeile	2 Zeilen	3 Zeilen	jede weitere Zeile
❏	MOTOR SPORT aktuell	17,–	4,25	9,20	16,10	18,40	4,60
❏	MOTOR SPORT aktuell + MOTORRAD	21,–	5,25	15,-	30,-	45,-	15,-
❏	MOTOR SPORT aktuell + auto motor sport + sport auto	60,–	15,–	50,40	88,20	100,80	25,20

* zzgl. MwSt.

❏ **Bitte schicken Sie mir eine Rechnung (zahlbar sofort nach Erhalt)**

Bitte veröffentlichen Sie den Text ______ mal ab der nächstmöglichen Ausgabe

Und zwar in der Rubrik ______________

unter ❏ Autos ❏ Motorräder

❏ als Privatanzeige

❏ als gewerbliche Anzeige (wird mit "H" gekennzeichnet)

❏ mit Foto (max. Höhe 35 mm)
privat zzgl. 30,– €
gewerbl. zzgl. 50,– € (Mindestgröße 3 Zeilen)

❏ unter Chiffre zzgl. 10,– €

Name /Firma

Vorname (ausgeschrieben)

Straße/Nr. (kein Postfach)

PLZ/Ort

Telefon mit Vorwahl Mobil

E-Mail

Rechtsverbindliche Unterschrift Datum

REDAKTION
Redaktion MOTORSPORT aktuell
Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
Telefax: +49 (0)711 182 19 58
www.motorsport-aktuell.com
msa@motorpresse.de
Chefredakteur: Marcus Schurig
Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner
Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt, Philipp Körner, Michael Schmidt
Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew Cotton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson, Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert, Imre Paulovits, Frank Quatember, Thomas Schiffner, Neil Spalding, Markus Stier, Anke Wieczorek
Fotografen: Motorsport-Images; XPB; BRfoto
Geschäftsführender Redakteur
Geschäftsbereich Mobilität: Michael Heinz
Grafik und Produktion:
Bernd Adam (Art Director), Olga Kunz (Stv.), Michael Wehner
Schlussredaktion: Schlussredaktion.de
VERLAG
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Telefon: +49 (0)711 182 18 01
MOTORSPORT aktuell gehört zur auto motor und sport-Gruppe
Geschäftsführung:
Dr. Andreas Geiger, Jörg Mannsperger
Telefon: +49 (0)711 182 0
Publisher Automobil: Maik Müller
Gesamtanzeigenleitung Automobil:
Markus Eiberger
Anzeigenleitung: Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 41
Telefax: +49 (0)711 182 16 99
Werbeverkauf Online:
Stefan Schenkyr, sschenkyr@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 13 46
Auftragsmanagement:
Iris Eifrig, ieifrig@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 13
Herstellung: Jens Müller (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79
Druck: Druckerei Konstanz GmbH
Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz
Vertrieb: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Ohmstraße 1, 85716 Unterschleißheim, Tel.: 089 / 319 06 - 0
E-Mail: info@mzv.de, Internet www.mzv.de
Erscheinungsweise:
wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr
Einzelheft:
2,70 € (D), 3,00 € (A), 4,30 CHF (CH)
MOTORSPORT aktuell im Abonnement:
Preis für zzt. 50 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 2,70 Euro) inkl. MwSt. und Versand Deutschland: 135,00 €
(Österreich: 150,00 €, Schweiz: 215,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Testabo 10 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheft zum Preis von 2,70 Euro): Deutschland: 19,00 € (Österreich: 21,00 €, Schweiz: 30,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt. 50 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von 81,00 € (Österreich: 90,00 €, Schweiz: 129,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage), ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 1,62 €.
Mitglieder des Deutschen Motorsport Verbandes e. V. erhalten MOTORSPORT aktuell mit einem Rabatt in Höhe von 25 %.
Abonnentenservice Deutschland:
Abonnenten Service Center GmbH
Telefon Inland: 0781 639 66 57
Telefon Ausland: +49 (0)781 639 66 58
E-Mail: motorpresse@burdadirect.de

Kontakt zum Datenschutzbeauftragten:
Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel: 0781 639 61 02.
E-Mail: motorsportaktuell@datenschutzanfrage.de
Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO), solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich.
Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde.

Leserbriefe

BILD DER WOCHE



Man sollte meinen, in der Wüste gäbe es genug Platz. Doch manchmal kommen sich die Dakar-Teilnehmer ganz nah

Nicht glaubwürdig

zum Thema Sportwashing
MSa 04/2022

Die Formel 1 ist ein Wirtschaftsunternehmen, das erst mal darauf aus ist, Geld einzusammeln. Während in ihren traditionellen Regionen immer mehr Veranstalter Schwierigkeiten bekommen, selbst mit vollem Haus kostendeckend zu bleiben, haben es andere Länder, in denen Geld keine Rolle spielt, einfacher, einen Grand Prix unter meist bescheidener heimischer Kulisse durchzuführen. Hauptsache, sie stehen weltweit schön da! Da wäscht eine Hand die andere. Die Teams sind zur Teilnahme verpflichtet. Wir (zahlende) Medienkonsumenten aber nicht! Nur das kann die Sponsoren zum Nachdenken bringen.

Michael Thomae,
D-32427 Minden

F1-Chef Domenicali äußert sich traurig darüber, dass die Formel 1 zurzeit nicht in Deutschland haltmacht. Das finde ich heuchlerisch. Wer bei den Antrittsgagen nicht verhandlungsbereit ist und gigantisch hohe Geldsummen fordert, ist bei diesem Thema nicht glaubwürdig. Tradition von Rennstrecken spielt für die Macher der Serie leider keine Rolle mehr. Aber dieses Thema hat eine immens große Bedeutung. Zum Glück gibt's ja für die F1-Entscheider Optionen wie Saudi-Arabien oder Katar.

Christopher Hachenberg,
D-63674 Altenstadt

WM-Titel wertlos

zum Mercedes-Ärger
MSa 04/2022

Von einer Fachzeitschrift hätte man durchaus eine kritische Analyse der fragwürdigen Ereignisse bei der F1-Titelentscheidung erwarten dürfen. Stattdessen dankt Marcus Schurig den Renngöttern, dass sie für das gewünschte Ergebnis gesorgt haben. Weiterhin versucht man, das Mercedes-Team und Lewis Hamilton als schmollende, schlechte Verlierer darzustellen, die aus Frust die FIA-Preisverleihung schwänzten. Jeder andere Rennstall hätte dieses unwürdige, zweifelhafte Ende und Ergebnis einer spannenden Saison auch nicht klaglos akzeptiert. Egal, wie man es dreht und wendet, dieser WM-Titel ist wertlos, weil er nicht aus eigener Kraft gewonnen wurde, sondern nur mithilfe der passenden Umstände und eines fremdgesteuerten Rennleiters.

Hans Gabb,
per E-Mail

KONTAKT

MOTORSPORT aktuell
«Leserbriefe»
70162 Stuttgart
E-Mail: msa-lesertribuene@motorpresse.de
(Bei Mails bitte unbedingt die Postadresse angeben.)

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

Seit mehr als 60 Jahren ist der Deutsche Sportfahrer Kreis e. V. für Aktive und Fans bewährter Partner, Ratgeber und Interessenvertreter.

7. April 2022: Freies Fahren Nürburgring (Grand-Prix-Strecke)

17. April 2022: Freies Fahren Hockenheimring

28. April 2022: Freies Fahren Nürburgring (Nordschleife)

30. Mai 2022: Freies Fahren Bilster Berg

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de



Termine

TV-Programm

täglich Mittwoch, 12. Januar bis Dienstag, 18. Januar		
je 20.00	NASCAR Cup 2021, div. Rennen (Zus.)	Motorvision TV*
Mittwoch, 12. Januar		
22.00	Formel 1 2021, GP Österreich	Sky Sport F1*
23.30	Rallye Dakar, Highlights des Tages	Eurosport 1
Donnerstag, 13. Januar		
22.00	Formel 1 2021, GP Großbritannien	Sky Sport F1*
23.30	Rallye Dakar, Highlights des Tages	Eurosport 1
Freitag, 14. Januar		
22.00	Formel 1 2021, GP Ungarn	Sky Sport F1*
23.30	Rallye Dakar, Highlights des Finaltages	Eurosport 1
Samstag, 15. Januar		
ab 20.55	Div. Rallye-Sendungen (bis 00.30)	Motorvision TV*
22.00	Formel 1 2021, GP Niederlande	Sky Sport F1*
Sonntag, 16. Januar		
08.30	PS – Automagazin (Wh.: 18.30)	N-TV
09.35	Goodwood Revival 2021 (Zus.)	Motorvision TV*
12.00	Formel 1 2021, GP Abu Dhabi	Sky Sport F1*
17.00	Auto Mobil (Magazin)	VOX
18.15	GRIP – Das Motormagazin	RTL II
19.30	Div. F1-Klassiker 1986-1989 (Zus.)	Sky Sport F1*
22.00	Formel 1 2021, GP Italien	Sky Sport F1*
Montag, 17. Januar		
17.30	GTWC Endurance 2021, Nürburgring (Zus.)	Sky Sport F1*
19.30	Div. F1-Klassiker 1987-1996 (Zus.)	Sky Sport F1*
ab 20.55	Div. Motorrad-Sendungen (bis 00.25)	Motorvision TV*
22.00	Formel 1 2021, GP Russland	Sky Sport F1*
Dienstag, 18. Januar		
06.35	NASCAR Cup 2021, Finale Phoenix	Sport 1+*
22.00	Formel 1 2021, GP Türkei	Sky Sport F1*
22.20	Rallye Dakar, Highlights	Eurosport 1

Livestream/Internet

Donnerstag, 13. Januar		
11.30	24h Dubai, Qualifying GT **LIVE**	YouTube
12.30	24h Dubai, Qualifying TCE **LIVE**	YouTube
15.00	24h Dubai, Nachttraining **LIVE**	YouTube
Freitag, 14. Januar		
ca. 11.30	24h Dubai, Rennen **LIVE**	YouTube
Samstag, 15. Januar		
ca. 13.30	24h Le Mans Virtual (Simracing) **LIVE** auch: YouTube / Twitch / Facebook	motorsport.tv
18.00	Rallye-WM 2022, Season Launch **LIVE**	redbull.tv

* kostenpflichtig

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil		
01.–14.01.	Rally-Raid-WM, Rallye Dakar	KSA
10.–15.01.	Chili Bowl Nationals (Dirttrack), Tulsa	USA
14./15.01.	24h Series, 24h Dubai	UAE
15./16.01.	GT Winter Series, Estoril	P
Motorrad		
01.–14.01.	Rally-Raid-WM, Rallye Dakar	KSA
15.01.	US-Supercross, Oakland	USA
15.01.	Eisspeedway-WM-Qualifikation, Örnsköldsvik	S

Vorschau


WILHELM

Formel 1: Interview mit Toto Wolff zum dramatischen Saisonfinale 2021


CREVENTIC/PETR FRYBA

Dubai 24h-Rennen: Das erste große GT-Event des Jahres


RED BULL

Dakar-Finale: Die letzten Wüsten-Kilometer auf zwei und vier Rädern

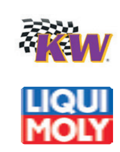


SCHIFFNER

Eisspeedway-WM: Die Qualifikation startet im schwedischen Örnsköldsvik

WÄHLEN SIE UND GEWINNEN SIE!

Powered by:



Liebe Leser,
machen Sie mit und wählen Sie Ihre "Racer des Jahres 2021" und gewinnen Sie tolle Preise!
Einsendeschluss ist der 24. Januar 2022. (Datum des Poststempels)
Sie können auch online teilnehmen unter: www.leserumfragen.de/msa Teilnahme-Code → A124

Viel Spaß beim Mitmachen! **Ihre Redaktion**

Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Ihre Angaben sind freiwillig. Bitte geben Sie Ihre Adresse an, wenn Sie an der Verlosung der Gewinne teilnehmen möchten. Mit Ihren Daten gehen wir äußerst sorgfältig um - Ihre Adresse wird nicht zusammen mit Ihren Antworten gespeichert. Die Fragen werden ausschließlich anonym statistisch ausgewertet. Wir behalten uns vor, Ihre Postanschrift zu nutzen, um Ihnen interessante Angebote des Verlags zukommen zu lassen. Widerspruch ist jederzeit unter motorpresse@datenschutzanfrage.de möglich. Jede Person kann nur einmal teilnehmen. Eine Teilnahme per Liste ist ausgeschlossen. Die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Wir behalten uns die Veröffentlichung von Name und Wohnort der Gewinner in unseren Medien vor. Im Gewinnfall werden Ihre Adressdaten gegebenenfalls zur Gewinneinlösung an das Unternehmen weitergeleitet, von dem der Sachpreis bezogen wurde. Die Gewinne werden in Deutschland übergeben. Nähere Informationen dazu finden Sie auf www.leserumfragen.de/msa.

RACER DES JAHRES 2021 - Automobil-Rennsport

Bitte tragen Sie in jeder Kategorie jeweils eine Kennziffer Ihres Favoriten ein. (Sie können auch einen anderen Fahrer Ihrer Wahl eintragen)

Fahrer A____ Formel 1 B____ Formel-sport C____ Prototypen D____ GT-Sport international E____ GT-Sport national F____ Langstrecke Nürburgring G____ Rallye H____ Tourenwagen

Nachwuchsfahrer J ________ Sonderpreis K ________

Modelle L____ GT-Fahrzeuge bis 500 PS M____ GT-Fahrzeuge über 500 PS N____ Rallye O____ Tourenwagen bis 350 PS P____ Tourenwagen über 350 PS Q____ Markenpokale

- Folgende Firmen sind zum Teil im Motorsport engagiert.
Bitte kreuzen Sie alle Firmen an, deren Produkte Sie überzeugen!

Gut sind Produkte von:

Nachrüst-Bremsen/-Bremsbeläge ☐ AP Racing ☐ ATE ☐ Brembo ☐ EBC ☐ Endless ☐ Ferodo ☐ Hella Pagid ☐ Jurid ☐ Lucas/TRW ☐ Mov'it ☐ OMP ☐ PFC ☐ Sparco ☐ Tarox ☐ Textar
Sport-Auspuffanlagen ☐ Akrapovic ☐ Bastuck ☐ Bosi ☐ Eisenmann ☐ HJS ☐ Milltek ☐ Powersprint Racing ☐ Remus ☐ Sebring ☐ Supersprint
Sportfahrwerke ☐ Bilstein ☐ Eibach ☐ H&R ☐ Koni ☐ KW ☐ Öhlins ☐ Vogtland ☐ ZF
Federn ☐ Eibach ☐ H&R ☐ Koni ☐ KW ☐ Vogtland
Gewindefahrwerke ☐ Bilstein ☐ Eibach ☐ H&R ☐ Koni ☐ KW ☐ Öhlins ☐ Vogtland ☐ ZF/Sachs
Sportsitze ☐ ASS ☐ König ☐ OMP ☐ Recaro ☐ Renato ☐ Sparco
Helme ☐ Arai ☐ Bell ☐ HANS ☐ OMP ☐ Schuberth ☐ Sparco ☐ Stilo
Öle/Schmierstoffe ☐ Aral ☐ BP ☐ Castrol ☐ Divinol ☐ Elf ☐ Esso ☐ Eurolub ☐ Fuchs ☐ Liqui Moly ☐ Mobil ☐ Motul ☐ OMV ☐ Profi-Car ☐ Ravenol ☐ Rowe ☐ Shell ☐ Tamoil ☐ Total ☐ Valvoline
Felgen ☐ AEZ ☐ Alutec ☐ Antera ☐ ATS ☐ Barracuda ☐ BBS ☐ Borbet ☐ Fuchs ☐ OZ ☐ Motec ☐ Rial ☐ Ronal
Zündkerzen ☐ Beru ☐ Bosch ☐ Champion ☐ Denso ☐ NGK
Pflegemittel ☐ A1/P21S/Dr. Wack ☐ Arexons ☐ Armor all ☐ Cairbon ☐ Caramba ☐ Dursol ☐ Kärcher ☐ Koch-Chemie ☐ Liqui Moly ☐ Meguiars ☐ Motul ☐ Nigrin ☐ Profi-Car ☐ PS Profipflege ☐ Sonax
Filter ☐ BMC ☐ Bosch ☐ Hengst ☐ K&N ☐ Knecht ☐ Mahle ☐ MANN-FILTER ☐ raid
Rennsitze/-schalen ☐ König ☐ OMP ☐ Recaro ☐ Sabelt ☐ Sparco
Spezialisierter Online-Versandhandel Autoteile ☐ atp-autoteile.de ☐ kfzteile24.de ☐ originalteile.de ☐ pkw-teile.de ☐ rexbo.de
Straßenreifen/ Rennreifen (bitte getrennt eintragen) ☐☐ Apollo ☐☐ Avon ☐☐ BF Goodrich ☐☐ Bridgestone ☐☐ Continental ☐☐ Dunlop ☐☐ Falken ☐☐ Fulda ☐☐ Giti ☐☐ Goodyear ☐☐ Hankook ☐☐ Kumho ☐☐ Michelin ☐☐ Nankang ☐☐ Nexen ☐☐ Nokian ☐☐ Pirelli ☐☐ Toyo ☐☐ Uniroyal ☐☐ Vredestein ☐☐ Yokohama

- Und welche Produktbereiche von oben interessieren Sie ganz besonders?
☐ Nachrüst-Bremsen/-Bremsbeläge ☐ Sport-Auspuffanlagen ☐ Sportfahrwerke ☐ Federn
☐ Gewindefahrwerke ☐ Sportsitze ☐ Helme ☐ Öle/Schmierstoffe ☐ Felgen ☐ Zündkerzen
☐ Pflegemittel ☐ Filter ☐ Rennsitze/-schalen ☐ spezialisierter Online-Versandhandel Autoteile
☐ Straßenreifen ☐ Rennreifen

- Wie oft haben Sie sich in den letzten 14 Tagen über Autos, Motorräder oder Motorsport unterhalten?
______ mal privat ______ mal beruflich

RACER DES JAHRES 2021 - Automobil-Rennsport

Bitte tragen Sie in jeder Kategorie jeweils eine Kennziffer Ihres Favoriten ein. (Sie können auch einen anderen Fahrer Ihrer Wahl eintragen)

Fahrer A____ Formel 1 B____ Formel-sport C____ Prototypen D____ GT-Sport international E____ GT-Sport national F____ Langstrecke Nürburgring G____ Rallye H____ Tourenwagen

Nachwuchsfahrer J ________ Sonderpreis K ________

Modelle L____ GT-Fahrzeuge bis 500 PS M____ GT-Fahrzeuge über 500 PS N____ Rallye O____ Tourenwagen bis 350 PS P____ Tourenwagen über 350 PS Q____ Markenpokale

- Folgende Firmen sind zum Teil im Motorsport engagiert.
Bitte kreuzen Sie alle Firmen an, deren Produkte Sie überzeugen!

Gut sind Produkte von:

Nachrüst-Bremsen/-Bremsbeläge ☐ AP Racing ☐ ATE ☐ Brembo ☐ EBC ☐ Endless ☐ Ferodo ☐ Hella Pagid ☐ Jurid ☐ Lucas/TRW ☐ Mov'it ☐ OMP ☐ PFC ☐ Sparco ☐ Tarox ☐ Textar
Sport-Auspuffanlagen ☐ Akrapovic ☐ Bastuck ☐ Bosi ☐ Eisenmann ☐ HJS ☐ Milltek ☐ Powersprint Racing ☐ Remus ☐ Sebring ☐ Supersprint
Sportfahrwerke ☐ Bilstein ☐ Eibach ☐ H&R ☐ Koni ☐ KW ☐ Öhlins ☐ Vogtland ☐ ZF
Federn ☐ Eibach ☐ H&R ☐ Koni ☐ KW ☐ Vogtland
Gewindefahrwerke ☐ Bilstein ☐ Eibach ☐ H&R ☐ Koni ☐ KW ☐ Öhlins ☐ Vogtland ☐ ZF/Sachs
Sportsitze ☐ ASS ☐ König ☐ OMP ☐ Recaro ☐ Renato ☐ Sparco
Helme ☐ Arai ☐ Bell ☐ HANS ☐ OMP ☐ Schuberth ☐ Sparco ☐ Stilo
Öle/Schmierstoffe ☐ Aral ☐ BP ☐ Castrol ☐ Divinol ☐ Elf ☐ Esso ☐ Eurolub ☐ Fuchs ☐ Liqui Moly ☐ Mobil ☐ Motul ☐ OMV ☐ Profi-Car ☐ Ravenol ☐ Rowe ☐ Shell ☐ Tamoil ☐ Total ☐ Valvoline
Felgen ☐ AEZ ☐ Alutec ☐ Antera ☐ ATS ☐ Barracuda ☐ BBS ☐ Borbet ☐ Fuchs ☐ OZ ☐ Motec ☐ Rial ☐ Ronal
Zündkerzen ☐ Beru ☐ Bosch ☐ Champion ☐ Denso ☐ NGK
Pflegemittel ☐ A1/P21S/Dr. Wack ☐ Arexons ☐ Armor all ☐ Cairbon ☐ Caramba ☐ Dursol ☐ Kärcher ☐ Koch-Chemie ☐ Liqui Moly ☐ Meguiars ☐ Motul ☐ Nigrin ☐ Profi-Car ☐ PS Profipflege ☐ Sonax
Filter ☐ BMC ☐ Bosch ☐ Hengst ☐ K&N ☐ Knecht ☐ Mahle ☐ MANN-FILTER ☐ raid
Rennsitze/-schalen ☐ König ☐ OMP ☐ Recaro ☐ Sabelt ☐ Sparco
Spezialisierter Online-Versandhandel Autoteile ☐ atp-autoteile.de ☐ kfzteile24.de ☐ originalteile.de ☐ pkw-teile.de ☐ rexbo.de
Straßenreifen/ Rennreifen (bitte getrennt eintragen) ☐☐ Apollo ☐☐ Avon ☐☐ BF Goodrich ☐☐ Bridgestone ☐☐ Continental ☐☐ Dunlop ☐☐ Falken ☐☐ Fulda ☐☐ Giti ☐☐ Goodyear ☐☐ Hankook ☐☐ Kumho ☐☐ Michelin ☐☐ Nankang ☐☐ Nexen ☐☐ Nokian ☐☐ Pirelli ☐☐ Toyo ☐☐ Uniroyal ☐☐ Vredestein ☐☐ Yokohama

- Und welche Produktbereiche von oben interessieren Sie ganz besonders?
☐ Nachrüst-Bremsen/-Bremsbeläge ☐ Sport-Auspuffanlagen ☐ Sportfahrwerke ☐ Federn
☐ Gewindefahrwerke ☐ Sportsitze ☐ Helme ☐ Öle/Schmierstoffe ☐ Felgen ☐ Zündkerzen
☐ Pflegemittel ☐ Filter ☐ Rennsitze/-schalen ☐ spezialisierter Online-Versandhandel Autoteile
☐ Straßenreifen ☐ Rennreifen

- Wie oft haben Sie sich in den letzten 14 Tagen über Autos, Motorräder oder Motorsport unterhalten?
______ mal privat ______ mal beruflich

WÄHLEN SIE UND GEWINNEN SIE!

Powered by:



Liebe Leser,
machen Sie mit und wählen Sie Ihre "Racer des Jahres 2021" und gewinnen Sie tolle Preise!
Einsendeschluss ist der 24. Januar 2022. (Datum des Poststempels)
Sie können auch online teilnehmen unter: www.leserumfragen.de/msa Teilnahme-Code → A124
Viel Spaß beim Mitmachen! **Ihre Redaktion**

*Einverständniserklärung: Ich bin einverstanden, dass mich die Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG und ihr Beteiligungsunternehmen Motor Presse Hamburg GmbH & Co. KG Verlagsgesellschaft, Leuschnerstr. 1, 70174 Stuttgart, telefonisch, per E-Mail oder Post für ihre Kunden auf interessante Medien-, Mobilitäts-, Freizeit- und Lifestyle-Angebote hinweist und hierzu meine Kontaktdaten für Werbezwecke verarbeitet. Teilnahme ab 18 Jahren. Einwilligung jederzeit für die Zukunft widerrufbar. Durch den Widerruf der Einwilligung wird die Rechtmäßigkeit der aufgrund der Einwilligung bis zum Widerruf erfolgten Verarbeitung nicht berührt. Weitere Informationen unter shop.motorpresse.de/datenschutz.

Name, Vorname (bitte ausschreiben) ☐ männlich ☐ weiblich ☐ divers | Alter
Straße | Telefon
Postleitzahl/Wohnort
E-Mail
☐ tätig in Auto-/Motorsport-Branche
Ich fahre Auto .000 km pro Jahr

MOTORSPORT *aktuell* Abonnent ☐ Käufer ☐ Mitleser ☐
Ja, ich bin mit der oben abgedruckten Einverständniserklärung (*) einverstanden.
Dieses Einverständnis kann ich jederzeit per E-Mail an motorpresse@datenschutzanfrage.de widerrufen.
X ....
Zustimmung bitte durch Unterschrift bestätigen

- Wenn Sie einmal an die nächsten Jahre denken, glauben Sie, dass das Interesse...

	stark steigt ⬆	⬆	gleich bleibt –	⬇	stark zurückgeht ⬇
am Automobil-Rennsport allgemein	☐	☐	☐	☐	☐
☐ ☐ ☐ Formel 1	☐	☐	☐	☐	☐
☐ ☐ ☐ IndyCar	☐	☐	☐	☐	☐
☐ ☐ ☐ Nachwuchs-Formelklassen	☐	☐	☐	☐	☐
☐ ☐ ☐ IMSA Sportscar Championship	☐	☐	☐	☐	☐
☐ ☐ ☐ Formel E	☐	☐	☐	☐	☐
☐ ☐ ☐ Langstrecken-WM (WEC)	☐	☐	☐	☐	☐
☐ ☐ ☐ 24 Stunden Le Mans	☐	☐	☐	☐	☐
☐ ☐ ☐ 24 Stunden Nürburgring	☐	☐	☐	☐	☐
☐ ☐ ☐ Langstrecke Nürburgring (NLS/VLN)	☐	☐	☐	☐	☐
☐ ☐ ☐ GT World Challenge	☐	☐	☐	☐	☐
☐ ☐ ☐ GT Masters	☐	☐	☐	☐	☐
☐ ☐ ☐ Tourenwagen-Weltcup (WTCR)	☐	☐	☐	☐	☐
☐ ☐ ☐ Regionale/nationale TCR-Serien	☐	☐	☐	☐	☐
☐ ☐ ☐ DTM	☐	☐	☐	☐	☐
☐ ☐ ☐ Rallye-WM (WRC)	☐	☐	☐	☐	☐
☐ ☐ ☐ Rallye Dakar	☐	☐	☐	☐	☐
☐ ☐ ☐ Rallycross-WM	☐	☐	☐	☐	☐
☐ ☐ ☐ Regionaler Motorsport	☐	☐	☐	☐	☐

4

☐ **Interessiert mich ganz besonders** ☐ **Auch, aber nicht so sehr** ☐ **Kaum/gar nicht**
➪ Bitte links noch jeweils ankreuzen, wie sehr Sie diese Serien aktuell interessieren

Bitte ausreichend frankieren

Antwortkarte



Redaktion
Postfach
70111 Stuttgart

Name, Vorname (bitte ausschreiben) ☐ männlich ☐ weiblich ☐ divers | Alter
Straße | Telefon
Postleitzahl/Wohnort
E-Mail
☐ tätig in Auto-/Motorsport-Branche
Ich fahre Auto .000 km pro Jahr

MOTORSPORT *aktuell* Abonnent ☐ Käufer ☐ Mitleser ☐
Ja, ich bin mit der oben abgedruckten Einverständniserklärung (*) einverstanden.
Dieses Einverständnis kann ich jederzeit per E-Mail an motorpresse@datenschutzanfrage.de widerrufen.
X ....
Zustimmung bitte durch Unterschrift bestätigen

- Wenn Sie einmal an die nächsten Jahre denken, glauben Sie, dass das Interesse...

	stark steigt ⬆	⬆	gleich bleibt –	⬇	stark zurückgeht ⬇
am Automobil-Rennsport allgemein	☐	☐	☐	☐	☐
☐ ☐ ☐ Formel 1	☐	☐	☐	☐	☐
☐ ☐ ☐ IndyCar	☐	☐	☐	☐	☐
☐ ☐ ☐ Nachwuchs-Formelklassen	☐	☐	☐	☐	☐
☐ ☐ ☐ IMSA Sportscar Championship	☐	☐	☐	☐	☐
☐ ☐ ☐ Formel E	☐	☐	☐	☐	☐
☐ ☐ ☐ Langstrecken-WM (WEC)	☐	☐	☐	☐	☐
☐ ☐ ☐ 24 Stunden Le Mans	☐	☐	☐	☐	☐
☐ ☐ ☐ 24 Stunden Nürburgring	☐	☐	☐	☐	☐
☐ ☐ ☐ Langstrecke Nürburgring (NLS/VLN)	☐	☐	☐	☐	☐
☐ ☐ ☐ GT World Challenge	☐	☐	☐	☐	☐
☐ ☐ ☐ GT Masters	☐	☐	☐	☐	☐
☐ ☐ ☐ Tourenwagen-Weltcup (WTCR)	☐	☐	☐	☐	☐
☐ ☐ ☐ Regionale/nationale TCR-Serien	☐	☐	☐	☐	☐
☐ ☐ ☐ DTM	☐	☐	☐	☐	☐
☐ ☐ ☐ Rallye-WM (WRC)	☐	☐	☐	☐	☐
☐ ☐ ☐ Rallye Dakar	☐	☐	☐	☐	☐
☐ ☐ ☐ Rallycross-WM	☐	☐	☐	☐	☐
☐ ☐ ☐ Regionaler Motorsport	☐	☐	☐	☐	☐

3

☐ **Interessiert mich ganz besonders** ☐ **Auch, aber nicht so sehr** ☐ **Kaum/gar nicht**
➪ Bitte links noch jeweils ankreuzen, wie sehr Sie diese Serien aktuell interessieren

Bitte ausreichend frankieren

Antwortkarte



Redaktion
Postfach
70111 Stuttgart